

MODELARZ

W NUMERZE:

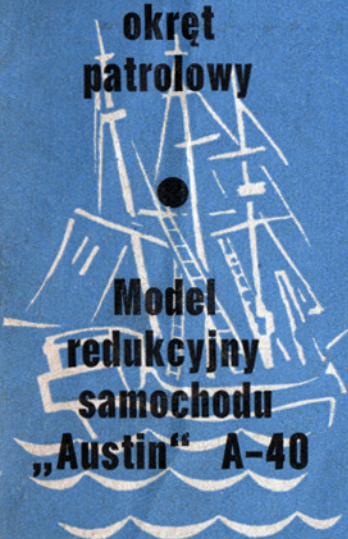
Model
redukcyjny
samolotu
„Potez“ XV A2



Model
drobnicowca
„Orawa“

Angielski
okręt
patrolowy

Model
redukcyjny
samochodu
„Austin“ A-40



Fot. J. Michalski

Na okładce: Z. Kowal z Poznania zdobywca II miejsca na Zawodach Hydro w Olsztynie

NUMER 8 (64)

SIERPIEŃ 1960

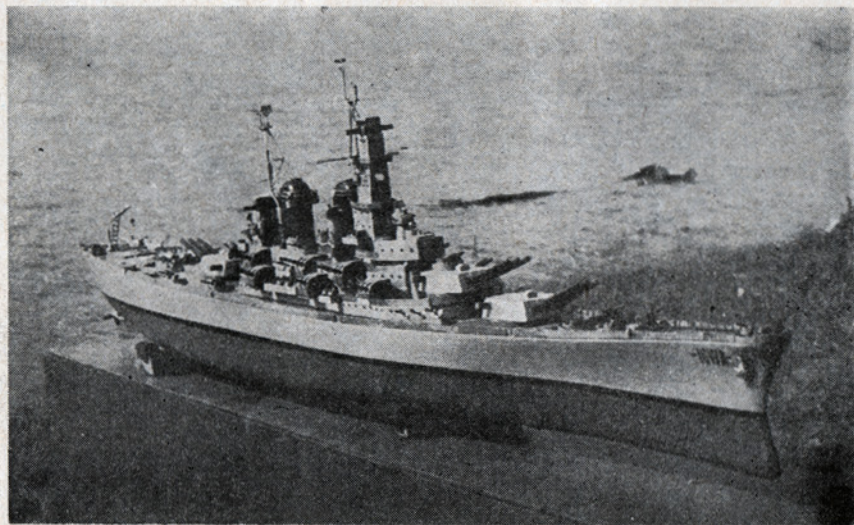
CENA 2,50 zł

Treść

	str.
VII Mistrzostwa Polski Modeli Pływających	3
XXV Mistrzostwa Modelarskie w Gnieźnie	6
XXV Mistrzostwa w oczach zawodników	8
Model redukcyjny samolotu Potez XV-A2	11
Drobnicowiec „Orawa”	14
Angielski okręt patrolowy	17
Model lokomotywy diesel-elektrycznej	21
Model samochodu Austin A-40	23
Ciekawe konstrukcje	24
Moделarz-konstruktor	26
Ciekawostki Modelarza	28

WĘGIERSKI MODEL „IOVY”

Węgierski modelarz Szkoły Dezso z Szalnok zbudował model pancernika „Iova” z planów zamieszczonych w „Modelarzu”. Model jest zdalnie sterowany sześciokanałową aparaturą. Posiada następujące dane techniczne: długość 1700 mm, szerokość 220 mm, ciężar 15 kg; napędzany jest silnikiem elektrycznym o mocy 18 V.



Nauczyciel instruktorem przodującej modelarni wiejskiej

Stanisław Płodzień, nauczyciel szkoły podstawowej w Łące pod Rzeszowem, jest jednym z przodujących instruktorów modelarskich na terenie wsi. Pod czujnym okiem kol. Płodzienia w wiosce tej buduje się oprócz klasycznych modeli szybowców i samolotów również modele rakiet napędzanych paliwem chemicznym. Sam instruktor zajmuje się budową aparatu do zdalnego sterowania. Na zdjęciu Stanisław Płodzień z własnoręcznie zbudowanym nadajnikiem. Elementy, które posłużyły do zbudowania nadajnika to aluminiowe turystyczne pudełko do przenoszenia jaj, stare części z odbiornika radiowego itp.

Radioamatorzy na start!

Miesięcznik „Radioamator”. Dział Łączności Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza, Zjednoczenie Przemysłu Elektronicznego oraz Wydawnictwa Komunikacyjne zorganizowały

OGÓLNOPOLSKI KONKURS TWÓRCZOŚCI RADIOAMATORSKIEJ

Celem konkursu jest włączenie ruchu radioamatorskiego w jak najszerszym zakresie do realizacji zadań wynikających z Uchwały IV Plenum KC PZPR w sprawie rozwoju postępu technicznego w kraju.

Niewątpliwie wśród tysięcy radioamatorów, w masy domowych warsztatach powstaje i rozwija się cenna myśl i koncepcja technologiczno-konstruktorska, która mogłaby być wykorzystana dla potrzeb gospodarki kraju.

Organizatorzy chcieliby w drodze konkursu umożliwić pokazanie tego dorobku, często mającego poważne cechy racjonalizatorskie i wynalazcze. Z drugiej strony zadaniem konkursu jest również ożywienie twórczości radioamatorskiej, zwłaszcza wśród młodzieży, przez popularyzację i krzewienie zamiłowań technicznych.

Ażby jednemu i drugiemu zadaniu sprostać i jednocześnie zachęcić do udziału, konkurs został zorganizowany i obejmuje dwa poziomy:

I — DLA DOŚWIADCZONYCH RADIOAMATORÓW, których prace będą oceniane w oparciu o następujące kryteria:

- użyteczność i możliwość praktycznego zastosowania do potrzeb gospodarki narodowej,
- oryginalność rozwiązania,

- jakość wykonania,
- wykorzystanie elementów (części składowych) produkcji krajowej.

Nie mogą być przedmiotem konkursu modele urządzeń opracowane przez instytuty naukowo-badawcze i zakłady produkcyjne.

II — DLA RADIOAMATORÓW POCZĄTKUJĄCYCH. Na tym poziomie dopuszcza się opracowanie nawet najprostszych modeli, a podstawowym kryterium oceny będzie pomyślność i jakość wykonania.

Dzięki takiemu podziałowi zostały stworzone możliwości zdobycia nagród dla obydwu grup.

Tematyka konkursu obejmuje trzy zasadnicze działy:

- radiokomunikację oraz zdalne sterowanie modeli,
- radiofonie, telewizję i akustykę,
- miernictwo i elektrotechnikę stosowaną (wszelkie urządzenia elektroniczne dla potrzeb przemysłu, automatyki, transportu, medycyny itp.).

W konkursie może wziąć udział każdy radioamator, tak zaawansowany jak i początkujący. Nie stawia się żadnych ograniczeń osobom pracującym zawodowo w dziedzinie radiotechniki i telewizji, a jednocześnie zajmującym się twórczością radioamatorską.

Doceniając wagę i znaczenie konkursu, szereg instytucji zadeklarowało swoją pomoc i współpracę oraz ufundowało poważne nagrody. Należy tu wymienić Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, Szefostwo Wojsk Łączności MON, Ministerstwo Oświaty, Polski Związek Krótkofalowców, Związek Harcerstwa Polskiego, Zakłady Usług Radiotechnicznych i Telewizyjnych.

Dzięki wyżej wymienionym instytucjom oraz Wydawnictwom Komunikacyjnym i Zarz. Gł. Ligi Przyjaciół Żołnierza, konstruktorzy wyróżnionych modeli otrzymają nagrody pieniężne lub w naturze. Przewiduje się dla I poziomu — pierwszą nagrodę w wysokości 10.000 zł, dla II poziomu — pierwszą nagrodę w wysokości 3000 zł, oraz dla obydwu poziomów kilkadziesiąt dalszych, również cennych nagród.

RADIOAMATORZY! Spróbujcie swoich sił! Konkurs, a następnie wystawa prac będzie obrazem Waszego dorobku i wkładu do ogólnego postępu technicznego kraju. Termin zakończenia konkursu przewidziany jest na 30 listopada 1960 r.



MISTRZOSTWA POLSKI

Modeli Pływających

Tegoroczne, siódme z kolei Mistrzostwa Polski Modeli Pływających przebiegały pod znakiem zmian organizacyjnych i techniczno-regatowych.

Wprowadzono mianowicie nowe Przepisy Klasowe i Regatowe oparte na przepisach międzynarodowych państw socjalistycznych. Spowodowało to wiele zamieszania. Nie brak było nawet i niezadowolonych części zawodników, zwłaszcza jeśli chodzi o punktację. Podobnie jak każda nowość, także i nowe przepisy muszą przejść jednak próbę i zostać „przetrawione” przez uczestników zawodów. Do niektórych punktów potrzebny jest niewątpliwie dodatkowy komentarz, a są i takie, które w wyniku praktycznych doświadczeń będą wymagały przepracowania.

Komisja sędziowska stosowała tym razem bardzo ostre rygory przy weryfikacji modeli, ocenie punktualności przybywania zawodników i dyscyplinie w czasie zawodów. Domagano się m.in. od zawodników jednolitych strojów sportowych pod rygorem niedopuszczenia do imprezy. Brak planów modelu, co może posłużyć jako przykład i ostrzeżenie na przyszłość — był powodem niedopuszczenia modelu kol. Mirosława Józwiaka z Włocławka. Tymczasem jego model okrętu podwodnego „Orzeł” wykonany był bez zarzutu i przechodził na próbach wyznaczoną trasę w odpowiednim czasie.

Po raz pierwszy zawody odbywały się oddzielnie dla seniorów. Juniorzy będą mieli bowiem swoją imprezę w dniach 27—30 sierpnia 1960 r. także w Sławie Śląskiej.

Nie bez wpływu na sprawy organizacyjne zawodów pozostało także przeprowadzanie w czasie trwania imprezy przekazywanie części obiektów Klubu Morskiego LPŻ w Sławie Śląskiej innej instytucji. Rzucało się to w pewnym stopniu na jakość i punktualność wyżywienia, zakwaterowanie zawodników i komisji sędziowskiej oraz terminowość zakupu i dostarczania na gród. Wszystko to spowodowało немало chaosu, no i oczywiście trochę niezadowolonych w czasie imprezy, do czego przyczyniała się jeszcze wybitnie niesprzyjająca pogoda — zimno, silne wiatry, częste opady deszczu. Niestety więc część uczestników wyjeżdżała z zawodów nie-

zadowolona. Poczynamy się jednak, że następna tego rodzaju impreza odbywać się będzie w lepszych warunkach i przy innej atmosferze.

UCZESTNICY

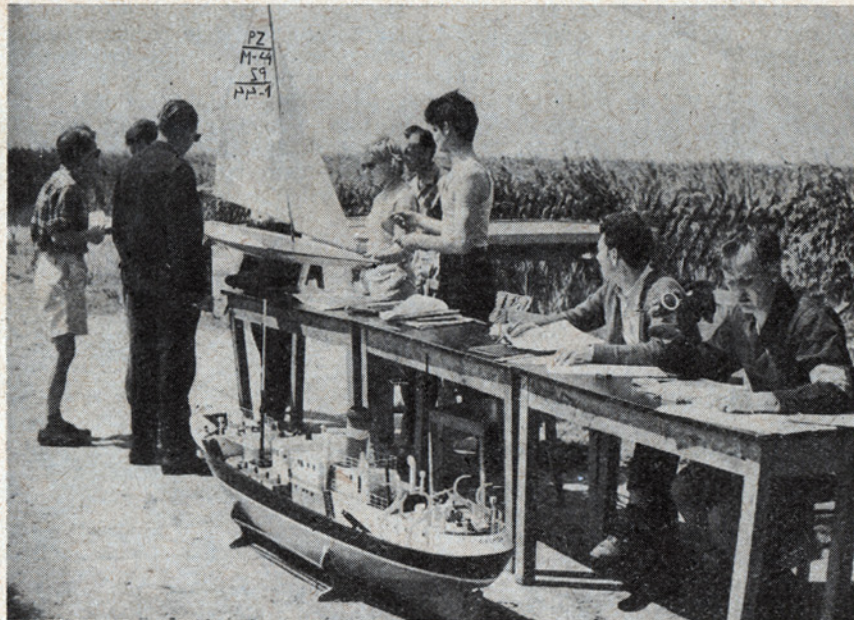
I tym razem, mimo zdawałoby się znacznie lepszemu przygotowaniu, nie wszystkie województwa były reprezentowane na zawodach. Znowu stawili się przedstawiciele woj. krakowskiego, zabrakło natomiast modelarzy: Białegostoku, Koszalina, Łodzi, Olsztyna, Rzeszowa, Wrocławia, Warszawy Woj. i Zielonej Góry. Łącznie na 18 województw reprezentowanych było tylko 10.

Każda impreza jest okazją do wzajemnej wymiany doświadczeń i nauczania się wielu nowych rzeczy. Modelarze aż 8 województw nie skorzystali z tej okazji. Powinno to

być dzwonem alarmowym dla działaczy i modelarzy tych województw. Toteż sytuacja ta nie może powtórzyć się przy organizacji VII MPMP — juniorów.

Poziom przygotowanych modeli był bezspornie wyższy od ubiegłorocznego. Można było to obserwować szczególnie w klasach VI, VII i VIII tj. modeli redukcyjnych i zdalnie sterowanych. Nie można tego niestety powiedzieć o modelach klasy I, II i III, których wyniki nadal pozostawiają wiele do życzenia. Pomijając szczególnie niesprzyjające warunki atmosferyczne, które bezspornie miały duży wpływ na osiągane prędkości, przykre jest, że tak wielu zawodników nie potrafiło uruchomić swoich silników w czasie przewidzianych regulaminowo na start 5 minut.

(ciąg dalszy na str. 4)



Grupa uczestników VII MPMP — seniorów. Stoją od lewej ku prawej zawodnicy z woj. katowickiego, kieleckiego, Lublina, Poznania i Szczecina.

(dalszy ciąg ze str. 3)

Pozytywnie należy oceniać obsadzenie przez zawodników poszczególnych klas. Na 39 zawodników było aż 71 modeli. W tym w klasie I — 5, II — 7, III — 4, IV — 13, V — 11, VI — 6, VII — 5, VIII — 4, IX — 10, X — 6.

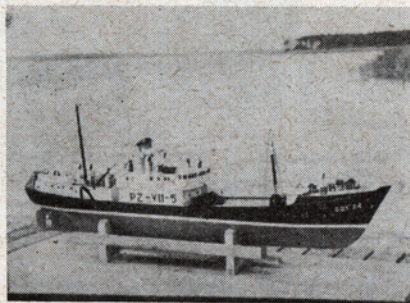
Nie jest to jeszcze co prawda — idealna równowaga, ale przy porównaniu tej sytuacji z wynikami z lat ubiegłych należy ją zaliczyć do dobrych. W klasie IV(M) nadal królowała znana „Olimpia”. W pozostałych jednak klasach żaglowych, a więc V, IX i X, przeważały własne oryginalne konstrukcje, co należy niewątpliwie zapisać na nasze dobro.

POD ZNAKIEM NIEPOGODY

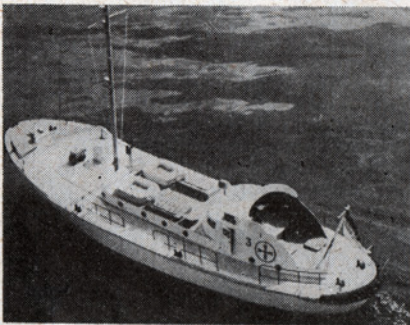
Tym razem aura nie dopisała. W pierwszym dniu przeznaczonym na przyjazd do Sławy i weryfikację modeli, pogoda była jakby na zamówienie. Przez pozostałe trzy dni trwały ciągle deszcze przy silnym wietrze dochodzącym niekiedy jak np. w dniu 17.VI.60 r. do 6°B. Przy tej pogodzie zorganizowano poszczególne biegi. Na pierwszy ogień poszły modele żaglowe, które — o dziwo — na ogół dobrze stawiały czoło silnym podmuchom wiatru i bardzo dużej fali. Trudności sprawiało wyławianie modeli po ukończeniu biegu i dostarczanie ich na stanowisko startowe. Koledzy obsługujący kajaki wykazali przy okazji wiele dowodów zręczności i odwagi. Należą im się za to słowa uznania i podziękowania od organizatorów. Dzięki sprawnej obsłudze dokonano rekordowej ilości startów, które w tym roku przekroczyły jednego dnia cyfrę 180, co jest nowym naszym rekordem.

Gorzej przedstawiały się biegi modeli redukcyjnych, zdalnie sterowanych i rozgrywane jako ostatnie, przeważnie późnym wieczorem, zawody modeli prędkościowych. Nie pomogło dodatkowe obijanie pomostu deskami i ustawianie przed trasą zakotwiczonych łodzi w celu zmniejszenia falowania. Było ono

tak duże, że uniemożliwiło utrzymywanie przez modele redukcyjne wyznaczonego kierunku i spowodowało poważne straty szybkości. Na skutek dużej fali modele nabierały wody, uderzały o przeszkody i były trudności z ich wyławianiem po ukończeniu biegu. Nie obyło się przy tym bez uszkodzenia modeli, co z kolei powodowało



Model supertrawlera wg. planów P. Lutczyńskiego („Modelarz”, Nr 4/57 r.). Na zdjęciu jeden z nich wykonany przez kol. J. Stangierskiego z Poznania, zdobywcę II miejsca w klasie VII.



Model klasy VIII kol. A. Łączyńskiego ze Szczecina w akcji podczas wykonywania manewrów.

wało usprawiedliwione niezadowolenie zawodników i sarkanie na pracę komisji sędziowskiej.

Trudno winić modelarzy startujących z modelami klasy I, II i III, że nie uzyskali przy tych warunkach odpowiednich prędkości. Na plus należy im jednak policzyć, że pomimo tak dużej fali nie odmawiali startów, ryzykując nawet zniszczenie modeli. Należy tylko żałować, że duży procent ślizgów w ogóle nie ukończył biegów. Zawinił przy tym na pewno brak dostatecznego przygotowania zawodników do imprezy. Szkoda też, że komisja sędziowska nie wykorzystała w dostatecznym stopniu względnie spokojnych wczesnych godzin rannych.

WYNIKI I WNIOSKI

Wielką niespodzianką było dla wszystkich zajęcie drużynowego I miejsca przez ekipę woj. gdańskiego przed Szczecinem. Renomowany dotychczas zespół z woj. poznańskiego, który pięciokrotnie zdobywał puchar przechodni ufundowany przez redakcję „Morza”, tym razem spadł na III miejsce.

Zapewne wpłynął na to fakt, że zespół woj. poznańskiego startował w uszczuplonym gronie — 3 zawodników. Czwarty przyjechał bowiem już po zakończeniu weryfikacji i nie został dopuszczony do zawodów, a piąty w ogóle nie zgłosił się. Niemniej stanowi to ostrzeżenie dla modelarzy poznańskich i ZW LPŻ w Poznaniu, że poziom modelarstwa na ich terenie znacznie się obniżył. Jeżeli nie poprawią więc swojego stylu pracy, trudno im będzie odzyskać utraconą pozycję.

Podobnie niespodziankę sprawili zawodnicy m.st. Warszawy, zajmując pierwsze miejsce w klasie V i X, oraz zawodnicy ze Szczecina — zdobywcy 4 tytułów mistrzowskich na ogólną ilość 10. Ciekawe, że nie figurujący na żadnym z pierwszych miejsc Gdańsk, dzięki licznym punktom za dalsze miejsca, w klasyfikacji zespołowej wysunął się właśnie na I miejsce.

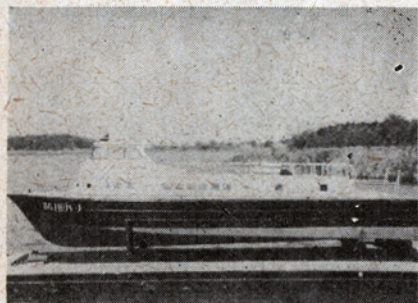
Wyniki indywidualne i zespołowe przedstawione są na załączonej tabeli I i II. Nie będziemy ich komentować, pozostawiając tę ocenę Czytelników. Na zakończenie tylko kilka wniosków na przyszłość.

Wydaje się, że grupowanie wszystkich klas na jednej imprezie

Zdobywca I miejsca w klasie IV kol. A. Salomon ze Szczecina, ze swoim zwyciężkim modelem.



jest nieekonomiczne i niepraktyczne. Gdy startują np. modele prędkościowe, zawodnicy innych klas pozostają bez zajęcia i odwrotnie. Należy więc zastanowić się nad podziałem imprezy, rozgrywając ją oddzielnie dla modeli prędkościowych, żaglowych



Model zdalnie sterowany autobusu wodnego PL-4 („Modelarz“, Nr 6/59) wykonany przez kol. R. Włodarczyka, zdobywcę II miejsca w klasie VIII

i redukcyjnych. Dzięki bowiem podziałowi można będzie wybrać teren i akwen wodny bardziej dostosowany do rodzaju startujących modeli. Wzorując się na doświadczeniach zawodów modeli latających, starać się wykorzystywać na starty modeli, wymagających spokojnej wody, wczesne godziny ranne względnie późne wieczorne, nawet w wypadku jeśli zajdzie konieczność sztucznego oświetlenia.

Z uwagi, że tegoroczne VII MPMP — juniorów odbędą się jeszcze wg. obecnych zasad, przemysleć lepsze wykorzystanie wolnego czasu tych zawodników, którzy nie startują w danym dniu, co przyczyni się do podniesienia ogólnego poziomu dyscypliny.

Zwracać większą uwagę przy wysyłaniu ekipy na zawody, na lepsze przygotowanie się do startów zawodników z modelami prędkościowymi.

Zwiększyć ilość imprez krajowych i zagranicznych, gdyż tylko w ten sposób można będzie wpłynąć na podniesienie ogólnego poziomu modelarstwa.

Tabela I. Wyniki zespołowe:

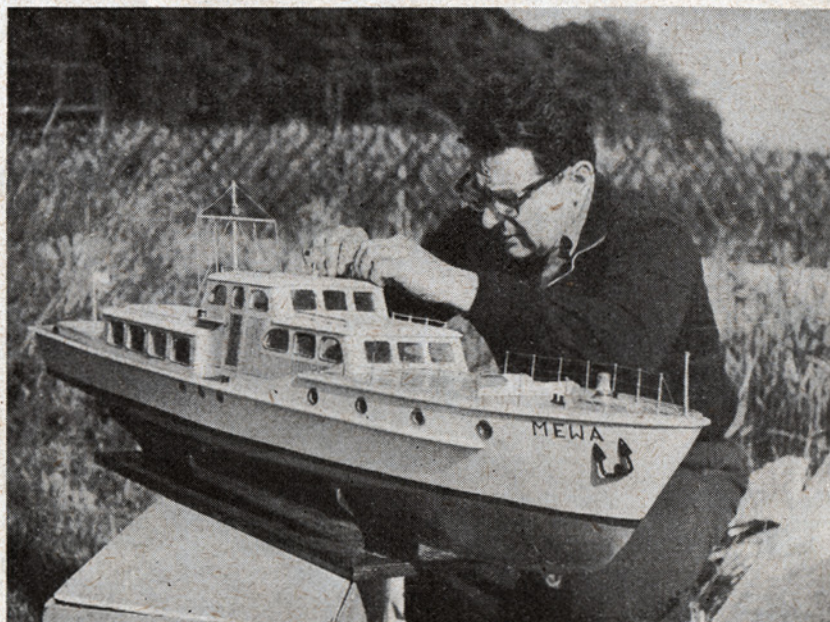
I	Gdańsk	326,38 pkt.
II	Szczecin	309,66 „
III	Poznań	266,86 „
IV	Warszawa	259,27 „
V	Kielce	213,03 „
VI	Katowice	212,08 „
VII	Opole	112,02 „
VIII	Kraków	81,68 „
IX	Lublin	74,02 „
X	Bydgoszcz	58,36 „

Jacht motorowy dr płk. Zająca z Krakowa na chwilę przed próbą na wodzie.

Tabela II. Wyniki indywidualne

Ln.	Klasa	Miejsce	Nazwisko	Imię	Województwo	Uwagi
1	2	3	4	5	6	77
1	I	1	Berner	Zenobiusz	Szczecin	30 km/h
2	I	2	Oczki	Roman	Gdańsk	25,6"
3	II	1	Dworak	Czesław	Poznań	36,8"
4	II	2	Rachwał	Andrzej	Katowice	35,7"
5	II	3	Berner	Zenobiusz	Szczecin	27,9"
6	III	1	Berner	Zenobiusz	Szczecin	56,5"
7	IV	1	Salomon	Aleksander	Szczecin	
8	IV	2	Dworak	Czesław	Poznań	
9	IV	3	Hazuka	Witold	Gdańsk	
10	IV	4	Duda	Jerzy	Katowice	
11	IV	* 5	Maciołek	Jan	Warszawa	
12	IV	* 5	Woinar	Adam	Kraków	
13	IV	* 7	Biskup	Jerzy	Opole	
14	IV	* 7	Błasiak	Gerard	Katowice	
15	IV	9	Maciejewski	Stanisław	Warszawa	
16	IV	* 10	Cybuch	Jan	Kielce	
17	IV	* 10	Bilski	Lech	Kielce	
18	IV	12	Latkowski	Henryk	Kielce	
19	IV	13	Drozdalski	Jan	Bydgoszcz	
20	V	1	Ciesielski	Mateusz	Warszawa	
21	V	2	Albrecht	Romuald	Poznań	
22	V	3	Chrzanowski	Mieczysław	Warszawa	
23	V	4	Biskup	Jerzy	Opole	
24	V	5	Dziedzic	Grzegorz	Gdańsk	
25	V	6	Pietrzak	Antoni	Gdańsk	
26	V	7	Błasiak	Gerard	Katowice	
27	V	* 8	Krechowicz	Tadeusz	Lublin	
28	V	* 8	Kiera	Henryk	Lublin	
29	V	10	Cybuch	Jan	Kielce	
30	VI	1	Latkowski	Henryk	Kielce	ścigacz MAS
31	VI	2	Ciesielski	Mateusz	Warszawa	trałowiec bazowy
32	VI	3	Cybuch	Jan	Kielce	niszczyciel „Orkan”
33	VI	4	Trzmielewski	Władysław	Lublin	trałowiec bazowy
34	VI	5	Świderski	Grzegorz	Lublin	niszczyciel „Garland”
35	VI	6	Jóźwiak	Mirosław	Bydgoszcz	okret podwodny „Żbik”
36	VII	1	Cybuch	Jan	Kielce	poza konkursem
37	VII	2	Stangierski	Józef	Poznań	drobnicowiec „Polanica”
38	VII	3	Bilski	Lech	Kielce	supertrawler „Gdy-24”
39	VII	4	Duda	Jerzy	Katowice	drobnicowiec „Dunajec”
40	VII	5	Kiera	Henryk	Lublin	supertrawler „Gdy-24”
41	VIII	1	Łączyński	Andrzej	Szczecin	drobnicowiec „Rio de la Plata”
42	VIII	* 2	Król	Tadeusz	Kielce	kuter ratowniczy
43	VIII	* 2	Włodarczyk	Roman	Szczecin	jacht motorowy
44	VIII	4	Wyjadłowski	Roman	Kraków	autobus wodny PL-3
45	IX	1	Stangierski	Józef	Poznań	niszczyciel „Grom”
46	IX	2	Dziedzic	Grzegorz	Gdańsk	
47	IX	3	Biskup	Jerzy	Opole	
48	IX	* 4	Jóźwiak	Mirosław	Bydgoszcz	
49	IX	* 4	Leśnik	Jan	Katowice	
50	IX	* 5	Pietrzak	Antoni	Gdańsk	
51	IX	* 5	Wojciechowski	Jerzy	Gdańsk	
52	IX	* 5	Zajac	Janusz	Kraków	
53	IX	9	Drozdalski	Jan	Bydgoszcz	poza konkursem
54	IX	10	Lysek	Henryk	Opole	
55	X	1	Komar	Jan	Warszawa	
56	X	2	Wojciechowski	Jerzy	Gdańsk	
57	X	3	Hazuka	Witold	Gdańsk	
58	X	4	Albrecht	Romuald	Poznań	
59	X	* 5	Chrzanowski	Mieczysław	Warszawa	
60	X	* 6	Grabowski	Zdzisław	Lublin	

Uwaga: * oznacza, że ww zawodnicy uzyskali równą ilość punktów





MISTRZOSTWA MODELARSKIE W GNIEŹNIE

Każda impreza sportowa składa się zasadniczo z trzech części: uroczystego otwarcia, konkurencji zawodniczych i uroczystości zamknięcia. Te trzy główne elementy imprezy sportowej widzi normalny laik czy kibic, którego zwały na lotnisko informacje z afisza czy plakatu, z dekoracji propagandowej bądź zasłyszane z megafonów.

Ogrom pracy, jaką musieli włożyć zawodnicy w przygotowanie modeli, tygodniami trwające przygotowania do imprezy ze strony organizatorów są niezauważalne. W zawodach widzi się jedynie efekty tej pracy, skutki starań i zabiegów.

Uroczyste otwarcie Mistrzostw, rząd masztów z łopacymi na wietrze flagami: bułgarską, czechosłowacką, węgierską i polską. Impreza międzynarodowa? Nie, impreza polska. Mistrzostwa Polski. Flagi informują, że organizatorzy goszczą delegatów — obserwatorów modelarskich z tych właśnie krajów.

Dwa maszty przy budynku lotniskowym mają jeszcze flagi opuszczone. Wokół masztów czworobok zawodników ustawionych zespołami reprezentującymi poszczególne aerokluby. Na prawym skrzydle wyróżniają się grupa „starszych panów” — to komisarze sportowi i sędziowie Mistrzostw.

Wszyscy, zarówno zawodnicy, komisarze sportowi, sędziowie jak i kierownictwo Mistrzostw noszą specjalne czapeczki z ogromnymi daszkami, na których widnieje napis: XXV Mistrzostwa Polski Modeli Latających 1960 r. Ale czapeczki nie są jednakowe w kolorze chociaż nie różnią się krojem. Jedne są całkiem niebieskie — kolor APRL. To czapeczki zawodników — inne są znowu żółte z zielonym guzikiem na szczycie — to kierownictwo zawodów, a kolor żółty to także APRL, bo flaga

APRL jest żółto-niebieska. Sędziowie i komisarze sportowi z groźnie dyndającymi na piersiach stoperami na szpagacie (sznurka dekoracyjnego zabrakło), mają czapeczki z główkami żółto-niebieskimi i z niebieskimi daszkami.

Trzeba przyznać, że pomysł ubrania uczestników Mistrzostw w owe barwne czapeczki był nader praktyczny. Czapeczki stanowiły barwną dekorację i pozwalały odróżnić komisarza sportowego od zawodnika czy innego „funkcyjnego”. Odróżnił daszek, który można było ustawić w dwóch płaszczyznach: na dół i do góry, okazał się bardzo praktyczny podczas obserwacji lotu modeli. W pogodę słoneczną „daszek na dół” zastępował trzecią rękę, którą trzeba by było przykładać do oczu, aby ochronić się od blasku nieba — bo zazwyczaj dwie normalne były czymś zajęte. Gdy niebo pokrywały chmury i nie trzeba było oczu zasłaniać, daszek stawiało się do góry.

Wróćmy jednak do uroczystości otwarcia Mistrzostw. Tradycyjne opóźnienie przeciąga się powyżej akademickiego kwadransa. Czworobok stoł murem. Pod mikrofonem własnej „megafonowni” wypożyczanej od DW Lot zebrani są prawie wszyscy: kierownictwo Mistrzostw delegaci zagraniczni, władze administracyjne m. Gnieźna z przewodniczącym MRN ob. Sobierajskim; nawet kelner z nowo otwartego bufetu nie mając chwilowo nikogo do obsłużenia skromnie stanął sobie za grupą „oficjeli” chcąc także zobaczyć tę ważną chwilę. Robi się gorąco, bo słońko czerwcowe odrabia mornie na maj i przygrzewa dość mocno. Czekamy...

Nad lasem ukazuje się „papaj”. Rundka, ładuje, podkołowuje ku nam. Wprost z samolotu do grupy przy mikrofonie

szybkim krokiem dołącza wysoki, przystojny, roześmiany, z głośnymi usprawiedliwieniami i narzekaniami na operacyjnego — prezes Aeroklubu Poznańskiego, inż. Zbigniew Laszkiewicz.

Przemawia. Dla kogoś, kto tylko przełotnie był obecny na uroczystości otwarcia Mistrzostw, przemówienia wygłoszone w owym momencie mogły brzmieć jak wymiana grzeczności. Jeśli się jednak bliżej przyjrzyć obiektom lotniska Nałęcz k/Gnieźna i uświadomić sobie, że bundynki i hangar powstały w bardzo krótkim czasie i prawie za darmo, bo w większej części wykonane czynnem społecznym, wówczas słowa przemówień stają się ważne, słowa zasłyszane z megafonu nabierają ciężaru betonu, lśnią świeżą farbą napisów, grają kolorami ścian i cieszą oko barwnymi parasolami lotniskowej kawiarenki.

Wreszcie pada uroczyste oświadczenie przedstawiciela APRL mjr. WIĄCZKA:

„XXV Mistrzostwa Modelarskie uważam za otwarte”. Flagi — narodowa i apeerełowska łopocą na masztach, wciągnięte przez zeszlizorocznych mistrzów przy dźwiękach hymnu narodowego. Czworobok rozpada się. Wszyscy rozchodzą się z uczuciem asystowania w starcie honorowym Mistrzostw. Tym razem był to także start honorowy lotniska — Nałęcz, które będzie nowym gniazdem orłat — w Gnieźnie.

Start ostry nastąpił wkrótce na polu wzlotów. Czerwona rakietka wznosił się pionowo w rozstępnione niebo. Pierwsza kolejka lotów rozpoczęła. Na razie zawodnicy jakoś nie zgłaszają się do stołu sędziowskiego. Zanim staną na starcie, oblatają modele. Zrozumiałe. To są Mistrzostwa, więc nie wystarczy wyjąć z pudła wiezione z domu setki kilometrów, pięknie wymuskane i wy-



Na starcie było zawsze tłoczno. Co pięć minut następował start modelu. Na zdjęciu pośrodku widzimy wicemistrza w silnikówkach Juliana Fałęckiego z Warszawy



Komisja sędziowska do dyspozycji swej miała radio-telefony, które niejednokrotnie pomogły w odnalezieniu modelu. Przy stole siedzą zastępcy działacze modelarstwa; od lewej Skrzypczyk z Gdańska, St. Meus z Sosnowca i F. Pawłowicz ze Szczecina.

pieszczone „aeroplaniki”. Trzeba sprawdzić stabilizację, regulację, wypróbować odpowiedni „zabek” zaczepu dla aktualnie panujących warunków meteo.

Toteż — nie opodal stołu sędziowskiego na ziemi i w powietrzu rojno i gwarno. Co chwila wzlatuje w powietrze szybowiec o charakterystycznych kształtach A2. Cienki kadłub, prostokątne skrzydła z podgiętymi mocno w górę końcami trapezowymi. W różnych stronach rozlegają się odgłosy uruchamianych silniczków spalinyowych. Ich brzęczenie przypomina dźwięk pracującej krajcegi, nozdrza drażni szpitalny zapach eteru, jednego z licznych składników paliwa silnikowego. Tu i ówdzie występuje w błękit nieba ostra świeca wypuszczony próbnie model. Wówczas odgłos krajcegi dochodzi z wysokości, aby nagle urwać, po czym model łagodnym lotem szybowym schodzi do ziemi.

Tu i ówdzie z furgotem wielkich śmigieł wznoszą się gumówki. Po rozkręceniu się gumy łopaty śmigła składają się wzdłuż kadłuba i model staje się szybowcem, łagodnie planującym ku ziemi.

Przy stole sędziowskim zjawiają się pierwsi zawodnicy — juniorzy z szybowcami. Model „idzie” na wagę. Jego ciężar nie może być mniejszy od 410 g. Trzy pary chorągiewek w pobliżu stołu sędziowskiego służą komisarzom sportowym do sprawdzania długości modelu, którego długość nie może przekraczać 50 m. Jeśli model wykonany jest prawidłowo, tzn. jeśli wszystkie parametry jego konstrukcji odpowiadają teoretycznym założeniom, a zawodnik w pełni wykorzysta długość linki holowniczej, wówczas model odcepi się na wysokości około 50 m. Z takiej wysokości teoretycznie biorąc powinien ten model utrzymać się w powietrzu 180 sekund. Owe 180 sekund to jest maksymalny czas lotu mierzony przez komisarzy sportowych. Jeśli model zostanie porwany przez „komin” i leci dłużej, komisarze sportowi już się tym nie interesują. Zawodnik i jego pomocnicy wyruszają w pogoń. Piechotą, biegiem, na rowerze lub motocyklu.

Drugim usprawnieniem w pracy zawodników, komisarzy i komisji sędziowskiej były trzyczęściowe karty startowe na każdą z pięciu konkurencji i do każdej kategorii. Te karty startowe pozwoliły na bardzo sprawne i bezbłędne prowadzenie „buchalterii” wykonywanych lotów w każdej konkurencji. Dzięki tym kartom można było szybko i sprawnie podawać wyniki. Zawodnicy zaś mieli stałą kontrolę własnych wyników. Technika użycia kart startowych polegała na tym, że komisja sędziowska przed rozpoczęciem danej konkurencji rozdawała kierownikom poszczególnych ekip owe trzyczęściowe karty, na których zawodnicy wpisywali imię i nazwisko oraz kategorię startu. Z uzupełnioną w ten sposób kartą i gotowym do

lotu modelem zawodnik zgłaszał się do stołu sędziowskiego gdzie przydzielano mu dwóch komisarzy. Komisarze przejmowali kartę zawodnika i po sprawdzeniu ciężaru szybowca, lub ciężaru gumy, a przy modelach z napędem mechanicznym, ciężaru modelu, udawali się na start.

Po dokonaniu pomiaru lotu — zależnie od kategorii, wpisywali na wszystkich trzech odcinkach czas lotu — oczywiście wszędzie jednakowo. Jeden odcinek dla zawodnika, jeden dla komisji sędziowskiej, jeden dla kontroli komisarze zatrzymywali przy sobie.

Stali bywalcy dorocznych Mistrzostw Modelarskich byli mile zdziwieni, że pomimo ostrej konkurencji atmosfera sportowa nie została niczym zachwiana.

Dwa słowa o oparwie propagandowej. Gdyby się ktoś spytał o efekt propagandowy Mistrzostw na terenie Gniezna to zamknąć by można było odpowiedź w jednym krótkim zdaniu: Gniezno przez pięć dni żyło Mistrzostwami. Co się na to złożyło? Przede wszystkim barwne i niezwykle czapeczki noszone przez około 300 ludzi zwiedzających i przemierzających ulice miasta w okresie Mistrzostw. Poza tym wyświetlanie filmów lotniczych, spotkanie lotników i modelarzy lotniczych z młodzieżą szkolną w Domu Kultury. Tu doszli do głosu zaproszeni na komisarzy sportowych członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa. Słowa uznania należą się tu płk. rezerwy Pniwskiemu, który będąc weteranem dwóch wojen światowych, Wielkopole, znalazł drogę do dziecięcych serc młodzieży zebranej w gnieźnieńskim MDK. Dzieciarnia i młodzież nagrodziły go serdeczną owacją, a bukiety czerwonych róż z rąk uroczych harceerek przypieczętowały zawartą przyjaźń.

Propagandowy festyn na przystani LPZ nad jeziorem Jelonek poprzedzony został „zgadywanką lotniczą”. Uczestnicy zgadywanki — młodzi uczniowie gnieźnieńskich szkół śpiewając odpowiadali na zadawane pytania. Dali oni tym dowód, że lotnictwo i sprawy z nim związane są im znane. Powinno to być także wskazówką dla tych, którzy szukają kandydatów do lotnictwa, że właśnie w takich Gnieznach można ich znaleźć tylko trzeba tam właśnie ich szukać, w małych ośrodkach miejskich.

Uroczystość zakończenia. Łopocą flagi. Przemówienia. Lista Mistrzów, Wice-mistrzów i zwycięzców. Podium, szarfy, puchary dla Mistrzów seniorów. Rowery, teczki i inne cenności dla mistrzów juniorów (może słuszne?).

Doniósł słowa mjr. Wiązka: „XXV Mistrzostwa Polski Modeli Latających uważam za zamknięte” — kończą trzecią część. Mistrzostwa zakończone. Jeszcze ostatni rzut oka na lotnisko. Flagi opuszczają nowi mistrzowie modelarstwa, aby na przyszły rok jeszcze je podnieść i walczyć o ponowne ich opuszczenie.

ANTONI MAŃKOWSKI Senior lotnictwa



Senior modelarstwa Mieczysław Opaliński z Lublina z modelem swej silnikówki



Dużą popularnością wśród zawodników cieszył się przedstawiciel SVAZARMU, Czerny. Na zdjęciu widzimy go w czasie dyskusji ze Stanisławem Płodzieniem z Rzeszowa



Znany konstruktor-modelarz Tadeusz Pelczarski z Krosna przygotowuje model do startu



Dużą pomoc startujący juniorzy mieli od swych instruktorów, którzy służyli im radą i wskazówkami praktycznymi. Na zdjęciu kol. Zielewicz ze Słupska pomaga przy wkręcaniu gumy swemu juniorowi

Foto. St. Smolis



Andrzej Trzcński z Warszawy przy wkręcaniu gumy do swego „Wakefielda”



Najbardziej sportowo wyglądała ekipa juniorów z Aeroklubu Słupskiego; odznaczała się na zawodach dyscyplinowaniem, jednakowym ubiorem i posiadała bardzo potrzebny namiot

REWIZYTA MODELARZY WĘGIERSKICH

Pisaliśmy w roku ubiegłym o wizycie naszych modelarzy okrętowych w Węgierskiej Republice Ludowej gdzie byli gośćmi organizacji Magyar Honvedelmi Sportszövetség — odpowiednika naszej LPZ. W tym roku bawiła w Polsce z rewizytą 5-osobowa grupa modelarzy węgierskich z MHS. Celem wizyty, która trwała od 12 do 21 czerwca 1960 r., była wzajemna wymiana doświadczeń na odcinku szkolenia i sportu modelarskiego, zapoznanie się z naszym dorobkiem i udział w Mistrzostwach Polski Modeli Pływających — seniorów, w charakterze obserwatorów. Ustalono też program wzajemnej wymiany dokumentacji szkoleniowej, wyników sportowych, wydatków oraz kontaktów pomiędzy modelarzami MHS i LPZ na najbliższe lata, m. in. w postaci organizowanych wspólnie zawodów.

Przy okazji nasi goście zapoznali się z pracą portu i stoczni, a także obejrzeli statki i okręty. Są oni bowiem instruktorami lub organizatorami szkolenia modelarstwa okrętowego, a dotychczas znali ten odcinek — przede wszystkim na podstawie książek, prasy, filmów i opowiadań. Dlatego też program ich pobytu w Polsce — ułożono tak, aby możliwie dużo czasu można było poświęcić na pobyt w Gdańsku — Gdyni. Tu nasi goście zapoznali się z pracą portów i zwiedzili kilka statków o różnym przeznaczeniu, m. in. niszczyciel „Burza”. Ponadto jeden cały dzień przebywano w Stoczni Gdańskiej, gdzie zapoznano się ze wszystkimi dziedzinami pracy tego zakładu. W godzinach popołudniowych Węgrzy zwiedzili modelarnię i odbyli spotkania z modelarzami ze Studium Nauczycielskiego w Gdańsku, Młodzieżowego Domu Kultury w Gdańsku-Wrzeszczu i Technikum Budowy Okrętów w Gdańsku-Wrzeszczu. Pobyt na Wybrzeżu dostarczył gościom wiele wrażeń i zgodnie z ich oświadczeniem przyczynił się do rozszerzenia kręgu dotychczasowych wiadomości.

W czasie przejazdu z Gdańska do Sławy Śląskiej delegacja zwiedziła: Bydgoszcz, Klub Morski LPZ w Fordonie, Toruń i Ciechocinek. Następnie przez Poznań, gdzie obejrzano Targi i Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa LPZ, udano się do Sławy Śl. Korzystając z odbywających się właśnie zawodów przez 2 dni obserwowano dorobek naszych modelarzy i wymieniono wspólne doświadczenia. Pobyt gości zakończył się wizytą w ZG LPZ w Warszawie, gdzie członkowie delegacji omówili wyniki swojej wizyty z kierownictwem Prezydium ZG LPZ.

Znając bardzo przyjacielski stosunek Polaków do Węgrów i odwrotnie, nie

trzeba chyba dodawać, w jak serdecznej atmosferze odbywała się cała wizyta i ile sympatii i nowych przyjaciół zyskały obie strony.

Nasi goście

Naszych Czytelników zapewne interesuje kto był członkiem delegacji. A więc kolejno:

Razsó Beck — członek Prezydium ZG MHS i zarazem Kier. Działu Modelarstwa w MHS. Znany działacz modelarski na odcinku lotniczym, samochodowym i okrętowym.

inż. István Bard — aktywista MHS, pracownik techniczny stoczni rzecznej im. Georgiu Dejy w Budapeszcie, redaktor działu okrętowego w miesięczniku „Modeler”.

Tomasz Krasso — pracownik ZG MHS, zajmujący się modelarstwem okrętowym, osobiście najwięcej interesuje się modelami wyczynowymi ślizgów i samochodów.

Karoly Beatke — modelarz z Győr, specjalista modeli redukcyjnych i czę-

ściowo żaglowych. Ma na swoim koncie wiele wykonanych modeli i udziałów w zawodach.

Karoly Kiss — modelarz z Sopron, posiada dobre wyniki w pracy instruktorskiej, zajmuje się budową modeli kołowych, lotniczych i okrętowych.

Modelarstwo w MHS.

Temat ten był już omawiany w ub. roku, ograniczyć się więc tylko do kilku uwag uzupełniających.

MHS zajmuje się wszystkimi dziedzinami modelarstwa, na Węgrzech nie ma bowiem innej organizacji interesującej się tymi sprawami. Główny nacisk położony jest przy tym na sport modelarski. Sprawy szkolenia teoretycznego nie są wyodrębnione i programy tego nie przewidują.

Przebiegająco rocznie MHS szkoli 10.000 modelarzy, z czego ca 70% stanowią modelarze lotniczy, 20% okrętowi, 10% samochodowi. Cyfry te są orientacyjne, gdyż wielu modelarzy zajmuje się jednocześnie różnymi dziedzinami modelarstwa.

Modelarze sportowi płacą dość wysokie składki, wynoszące 120 for. rocznie. W silniki muszą się zaopatrywać we własnym zakresie. Na każdych zawodach płacą startowe w wysokości 10 for. MHS organizuje bardzo dużo imprez, robią to jednak oddzielnie dla poszczególnych klas i bez rozbiegu na juniorów i seniorów.

JAN MARCZAK

XXV MISTRZOSTWA

BYŁA TO NIEWĄTPLIWIE jedna z największych imprez małego lotnictwa w Polsce. Po raz pierwszy bowiem na Mistrzostwach startowały ekipy juniorów, a zdobyte przez nich wyniki liczone w punktacji zespołowej.

Jubileuszowy charakter zawodów podkreślała nie tylko wielka ilość modelarzy i modeli, lecz również samo miejsce ich rozegrania — Gnieszno. O jubileuszu napiszą zapewne inni, ja chciałbym poinformować o tym, co widzieli zawodnicy w czasie trwania imprezy, jak to oceniali i z czym pojechali do domów. Niewielka ilość miejsca zmusza mnie do streszczania się, dlatego też swoje spostrzeżenia podaję w formie punktów.

1. Zakwaterowanie — to pierwsze zaskoczenie się zawodnika z terenem i organizacją zawodów. Mieszkaliśmy w koszarach, gdzie sporo było niedociągnięć. Szczególnie dotkliwie odczuwaliśmy brak ciepłej wody i możliwości dokładnego mycia się, kiedy wracaliśmy brudni, przepełnieni i zachlapani smarami.

Możliwości rozlokowania i naprawy modeli nie było żadnych.

2. Lotnisko — oddalone od miasta (zakwaterowanie) około 8 km było niewspółmiernie małe w stosunku do potrzeb modeli. A poza tym okolonie z trzech stron wysokimi lasami, wśród których ciągnęły się wielkie mokradła i niedostępne bagna — topiele. Z czwartej natomiast strony rozpościerała się wspaniała perspektywa łąk dorodnych zbóż, łąsk i zabudowań. Zanim rozpoczęły się zawody, wydawało mi się to tragiczne i z żalem pomyślałem o swoich nowych modelach.

3. Organizacja. Program ułożono w sposób sprytny i wyrafinowany. Cel został całkowicie osiągnięty, ponieważ zawodnicy nie potrafili w żaden sposób zorientować się w tym tajemniczym, pełnym zagadek dokumencie. Dziwna przepłatanka powodowała, że starty jednej kategorii trwały 2-3 dni, co zupełnie nieumieściłoby prawidłową współpracę

i pomoc na starcie, nie mówiąc już o odpoczynku.

Praca komisji startowej była sprawna, Komisarzy na ogół nie brakowało i nie widać było żadnych sporów między zawodnikami i komisją. Kolejki startowe trwały bardzo długo, bo po 1,5 godziny. Było to niestety konieczne, ze względu na utrudniony powrót modeli z okolicznych lasów i bagien.

Starty rozpoczynały się wtedy, kiedy kończyła się dobra pogoda i zaczynały się igraszkę wiatru, „dzikiej termiki” i ulewnych deszczów. Kończyły się natomiast, gdy żywioły uciwały i spokój ogarniał lotnisko. Rozumiem różne względy organizacyjne, ale czy nikt nie pomyślał, że w warunkach małego wiatru lub ciszy wystarczyłoby godzinne, a nawet 45-minutowe kolejki lotów.

Pogoni nie zabezpieczono żadnej. Co lepsze modele od razu uciekły lokując się na czubkach niebieskich sosn lub w niedostępnych bagienkach. Co prawda był samolot, który bardzo dzielnie latał, znajdując wiele modeli, ale jak zdjąć modelik z drzewka, skoro dziełmi i specjalnie sprowadzeni z gniesznieńskiego grodu strażacy orzekli, że „nie da rady”. A jednak dało się, gdy z narażeniem życia wspinał się po niego na drzewo jeden z kolegów. Gdybym nie miał motoru, to przypuszczalnie nie byłoby z czym wracać do domu, a o trudnościach niech świadczy fakt, że mimo desperackiej pogoni motocyklem model mi raz uciekł i trzeba było wzywać samolot, aby go poszukał w łąkach żyta lub w lesie. A co mieli robić inni? Po prostu błakali się po lasach i wioskach... Zapomniałem jeszcze powiedzieć, że lotnisko było pięknie porane, co wspaniale utrudniało pogoń i doskonale piaszczyło silniki. Należy się tylko dziwić, że żaden z modeli nie rozbił się o piekielną maszynę, która z podziwu godnym uporem zasypywała małe dziury kosztem robienia dużych.

4. Zawodnicy i modele. Z przykrością muszę przyznać, że niewiele miałem czasu na obserwację w tej dziedzinie. Ale to już niestety wina owego „przemysłowego” programu. Poszczególne Aerokluby



Kierownik delegacji kol. Razsó Beck

Modelarstwo przyszłości

■ Największym zainteresowaniem młodzieży i starszych cieszą się modele radiosterowane. Na zdjęciu młodzież Gdańska z zacięciem ogląda model silnikowy sterowany radiem. Gdański modelarz Wielgoszewski modelem silnikowym, zdalnie sterowanym za pomocą radia, uzyskał nie lada wyczyn. Model unosił się w powietrzu aż 22 min.



Foto: St. Smolis

W OCZACH ZAWODNIKÓW

przysłały takie ekipy na jakie je było stać. Notowano: trzy „Nisy“ aeroklubowe z Warszawy, Wrocławia i Krakowa, jeden samochód osobowy prywatny, trzy albo cztery motocykle prywatne i dwa motorowery, w tym jeden należący do red. Elsztyna ze „Skrzydlatej Polski“, który przyjechał na nim aż z Warszawy! Brawo! — cieszą się ogromnie, że nie tylko modelarze są zdolni do poświęceń.



Przygotowanie zawodników i modeli było różne, zależnie od „sily“ aeroklubu. Na ogół jednak dobre. Ciekawe były starty juniorów, którzy pod opieką swych starszych kolegów latali zupełnie nieźle i mieli wiele bardzo ładnych modeli.

Nie będę się zajmował szczegółową analizą techniczną, bo nie byłem w stanie jej przygotować na miejscu. Na pod-

stawie jednak małej ilości kraks i po ogólnym obejrzeniu niektórych modeli, wydaje mi się, że strona techniczna nie była zła. Najlepiej „obsadzona“ kategorią były oczywiście szybowce. I tu wyraźnie dał się zauważyć „szczęściarski“ charakter szybowców w zmiennych i nieustabilizowanych warunkach lotu. „Wysiedli“ faworyci, nie pomogły piękne i doskonale opracowane modele. Juniorzy latali tu nieraz lepiej aniżeli seniorzy w finałach. Stąd prosty wniosek dla zawodników, że nie ma modelu uniwersalnego i że trzeba mieć dwa dla różnych warunków. Natomiast dla organizatorów, jeżeli nie chcą zatracić sensu tej pięknej kategorii, prosba — organizujcie loty szybowców rano i wieczorem, kiedy ewentualność tzw. szczęścia jest najmniejsza.

W kategorii gumówek startowało stosunkowo niewiele zawodników. Poziom dość ustabilizowany i kilka nowych ciekawych konstrukcji (np. model inż. Wosika z Łodzi). Wyraźny brak gumy. O tegorocznym mistrzu (Kosiński z Warszawy) można powiedzieć, że równie dobrze potrafi lazić po drzewach, jak i budować modele. Gdzie straż pożarna nie wejdzie, tam kol. Kosiński na pewno dotrze.

Wreszcie silnikówki — największe emocje, najlepsze loty. Poziom znacznie wyższy, niż w latach ubiegłych. Czołówka zwiększyła się z kilku do kilkunastu zawodników. Praktycznie wszyscy finaliści (10-ciu) reprezentowali już niezły poziom. Niestety, silniki kończą się. Na „Zeisach“ i „Jaskółkach“ niewiele już polatamy. Sytuacja staje się naprawdę niewesoła. Krąży wieści, że importu nie będzie, a z własną produkcją wiadomo — kłapa. Podobno CSH miało coś w tej dziedzinie działać, jak dotąd nic. Piękne stoisko CSH na zawodach sprzedawało wszystko, tylko nie silniki i śmigła, poszukiwane przez modelarzy.

Silnikówki są kategorią, na której najmniej odbija się szczęście i właśnie one najlepiej stawiały czoło wichurze i ulew-nemu deszczowi. Mimo fatalnej pogody, podczas której finaliści w szybowcach (dla porównania warunków) latali po 60, 80 sek, silnikówki często przekraczały 3 minuty. 3 razy po 5 maksimów (wynik pierwszej trójki w finałach), to dosyć rzadki wypadek.

Ekipa na Mistrzostwa Świata będzie chyba mocna, zresztą trudno mi pisać, bo sam jestem jej członkiem i wolę najpierw spróbować, a później prorokować.

Tyle o czołówce. A co poza nią? — brak silników i jeszcze raz brak silników.

5. **Efekt sportowy** osiągnięto, zawody ukończono mimo okropnej pogody i ciężkich warunków terenowych. Ale jakim kosztem! Ile niepotrzebnego wysiłku, przemęczenia i poświęceń ze strony modelarzy, którzy mokli godzinami na deszczu, ponieważ płaszcze przeznaczone na okrycie dla modeli, brnęli w niedostępne bagna i wspinali się na wysokie sosny. O tym wiedzą tylko modelarze.

6. **Godna podkreślenia** była wielka uczciwość okolicznych mieszkańców, którzy zabezpieczyli wszystkie znalezione modele i niezwłocznie następnego dnia wysłali kartki pod wskazane na modelach adresy. Niezwykle miła i uczynna była również dzieciarnia. Chcielibyśmy mieć takich sąsiadów koło Gocławia w Warszawie.

Dla mnie osobiście najbardziej miłym momentem zawodów było spotkanie z Jerzym Hejduką, który nauczył mnie cenić w modelarstwie to, co jest w nim najszlachetniejsze.

WIESŁAW SCHIER



Model szybowca A-2 – konstruktor Józef Balázs (Węgry)

Szybowiec A-2 J. Baláza jest oryginalną współczesną konstrukcją. Model uzyskuje w warunkach atermicznych 170 sek. z 50-metrowego holu.

Kadłub jest konstrukcją standartowej, bardzo rozpowszechnionej wśród modelarzy węgierskich. Część przednia (do tylnej krawędzi płata) konstrukcji wręgowej o przekroju prostokątnym, pokryta zewnętrznie sklejką grub. 1 mm. Część tylna – rozpórkowa, podłużnice sosnowe o przekroju 3 x 4 mm, rozpórki balsowe 2 x 3 mm. Statecznik kierunkowy wykonany całkowicie z balsy osadzony jest na stałe w kadłubie.

Płat dzielony charakteryzuje się dużym wydłużeniem i ciekawym profilem, podobnym do zastosowanego przez

Matwiejewa do modelu z napędem gumowym. Żebra płata wykonane są ze sklejki, przy czym środkowe (6 szt.) ze sklejki grubości 3 mm, natomiast pozostałe ze sklejki gr. 1 mm. Dźwigary, krawędzie natarcia i spływu wykonane z sosny o wymiarach podanych na rysunku. Zakończenie płata z miękkiej balsy. Montaż płata z kadłubem za pomocą dwóch bolców z drutu stalowego \varnothing 3 mm., dług. 250 mm. Statecznik poziomy wykonany całkowicie z balsy. Wymiary poszczególnych elementów podano na rysunku. Kąt zakładowania płata $+3^\circ$, statecznika poziomego $\pm 0^\circ$. Determalizator typu Goldberga.

Pozostałe szczegóły podano na rysunku (profile w wielkości naturalnej).

Model Redukcyjny samolotu „Potez” XV-A2

„Potez” XV-A2 to jeden z trzech typów samolotów liniowych, konstrukcji francuskich zakładów Henri Potez, używanych przez lotnictwo polskie w okresie międzywojennym budowanych na podstawie licencji w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Maszyny „Potez” XV-A2 były jeszcze używane w roku 1932 w Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, jako ostatni, trzeci typ bojowego samolotu szkoleniowego. Pod względem konstrukcyjnym samolot ten nie różnił się od opisanego w numerze 4 „Modelarza” samolotu „Potez” XXVII-A2. A więc był to dwupłat konstrukcji drewnianej, o płóciennym pokryciu. Zasadniczą różnicę stanowiła inna komora nośna „Poteza” XV, składająca się z dwóch płatów o identycznych wymiarach i obrysach. Lotki umieszczone w płacie dolnym i górnym połączone były ze sobą sztywnym prętem, który uruchamiał lotkę górną. Obrys usterzenia poziomego również był inny. Konstrukcja płatów dwudźwigarowa, natomiast żebra wykonane były ze sklejki brzożowej. Krawędź natarcia do pierwszego dźwigara kryta sklejką, reszta płótnem. Lotki o stosunkowo małej rozpiętości, kompensowane. Baldachim górnego płata zamontowany był przy pomocy stójk, a przekroju kropłowym. Płaty połączone ze sobą z każdej strony dwiema parami stójk, wykonanych z grubej blachy duralowej. Z kolei każda para stójk połączona usztywniającymi krzyżującymi się cięgnami. Również cięgna stalowe, o przekroju soczewkowym, znajdowały się w płaszczyźnie prostopadłej. Jak to zaznaczono na rysunku, cięgna nośne były podwójne.

Usterzenie również budowy drewnianej, z płóciennym pokryciem. Stery kompensowane. Statecznik pionowy usztywniony był cięgnami, natomiast poziomy dwoma stalowymi zastrzałami, o przekroju kropłowym. Statecznik poziomy był na-



stawczy na ziemi. Zasadniczą konstrukcję kadłuba wykonano jako drewnianą kratownicę, składającą się z czterech podłużnic sosnowych i poprzeczek, usztywnionych krzyżującymi się drutami stalowymi. Do kabiny obserwatora włącznie kadłub kryty był sklejką, podobnie kryta była także jego górna sklepiona powierzchnia aż do usterzenia poziomego. Reszta kadłuba posiadała pokrycie płócienne. Golenie podwozia drewniane, o przekroju kropłowym, oklejone płótnem. Bardzo rozpowszechniona podówczas amortyzacja podwozia wykonana była ze sznurów gumowych.

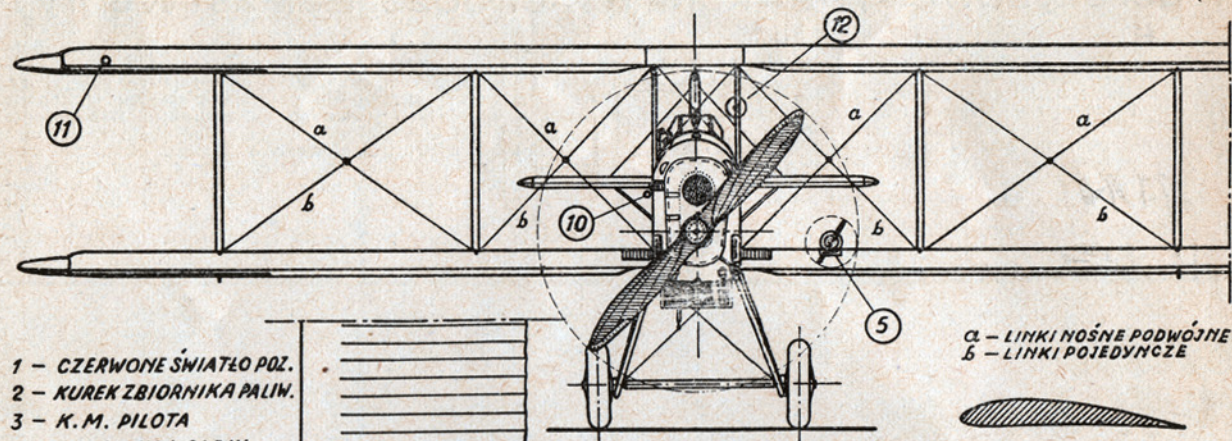
Samolot „Potez” XV-A2 wyposażony był również w silnik Lorraine—

Dietrich, o mocy 400 KM, chłodzony wodą. Śmigło drewniane, lakierowane na czarno, albo posiadające naturalny kolor drewna i pokryte lakierem bezbarwnym. Uzbrojenie stanowiły trzy k.m.; dwa bliźniacze obserwatora, umieszczone na obrótniku Staffa, oraz k.m. pilota, umieszczony na kadłubie z prawej strony przed kabiną pilota. Wersja bombowa samolotu „Potez” XV-A2 posiadała zaczepy bombowe pod dolnym płatem w części przykadłubowej. Samolot ten mógł poza tym mieć na pokładzie wbudowany aparat foto do zdjęć pionowych, radiostację korespondencyjną oraz instalację do lotów nocnych.

FELIKS PAWŁOWICZ

(Foto ze zbiorów autora)





- 1 - CZERWONE ŚWIATŁO POZ.
- 2 - KUREK ZBIORNIKA PALIW.
- 3 - K. M. PILOTA
- 4 - CHŁODNICA OLEJU
- 5 - PRĄDNICA
- 6 - CHŁODNICA WODNA
- 7 - PROWADNICA ANTENY
- 8 - CELOWNIK

a - LINKI NOŚNE PODWÓJNE
b - LINKI POJEDYNCZE

- 11 - ZIELONE ŚWIATŁO POZYC.
- 12 - LUSTERKO WSTECZNE

- 9 - ŚWIATŁO POZYC. BIAŁE
- 10 - DYSZA VENTURI



A-A



B-B

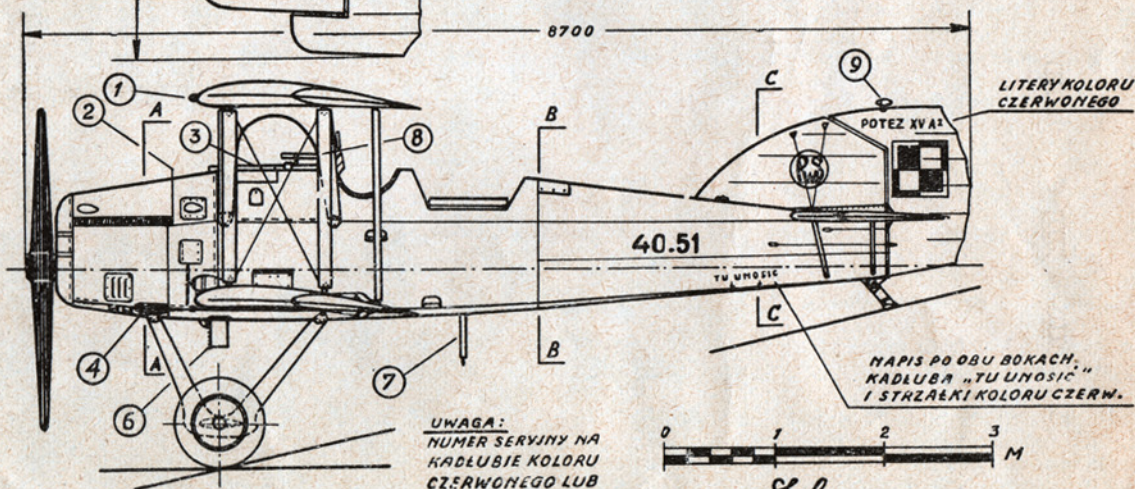
12680

D

UWAGA:
CAŁY SAMOŁOT ŁĄCZNIE
Z DOLNĄ POWIERZCHNIĄ
PIĄTÓW, USTERZENIA I
KADŁUBA MALOWANY
BYĆ NA KOLOR CIEMNO OLIWKOWY. — MASKA SILNIKA
RÓWNIEŻ TEGO KOLORU, LUB KOLORU NATURALNEGO
BLACHY DURALOWEJ. ŚMIGŁO CZARNE. STÓJKI KOMORY
NOŚNEJ POSIADAŁY MATOWY KOLOR DURALU.

POTÉZ XV A²

*Samolot liniowy konstrukcji francusk.
budowany na podstawie licencji
w Podlaskiej Wytworni Samolotów*



LITERY KOLORU
CZERWONEGO

40.51

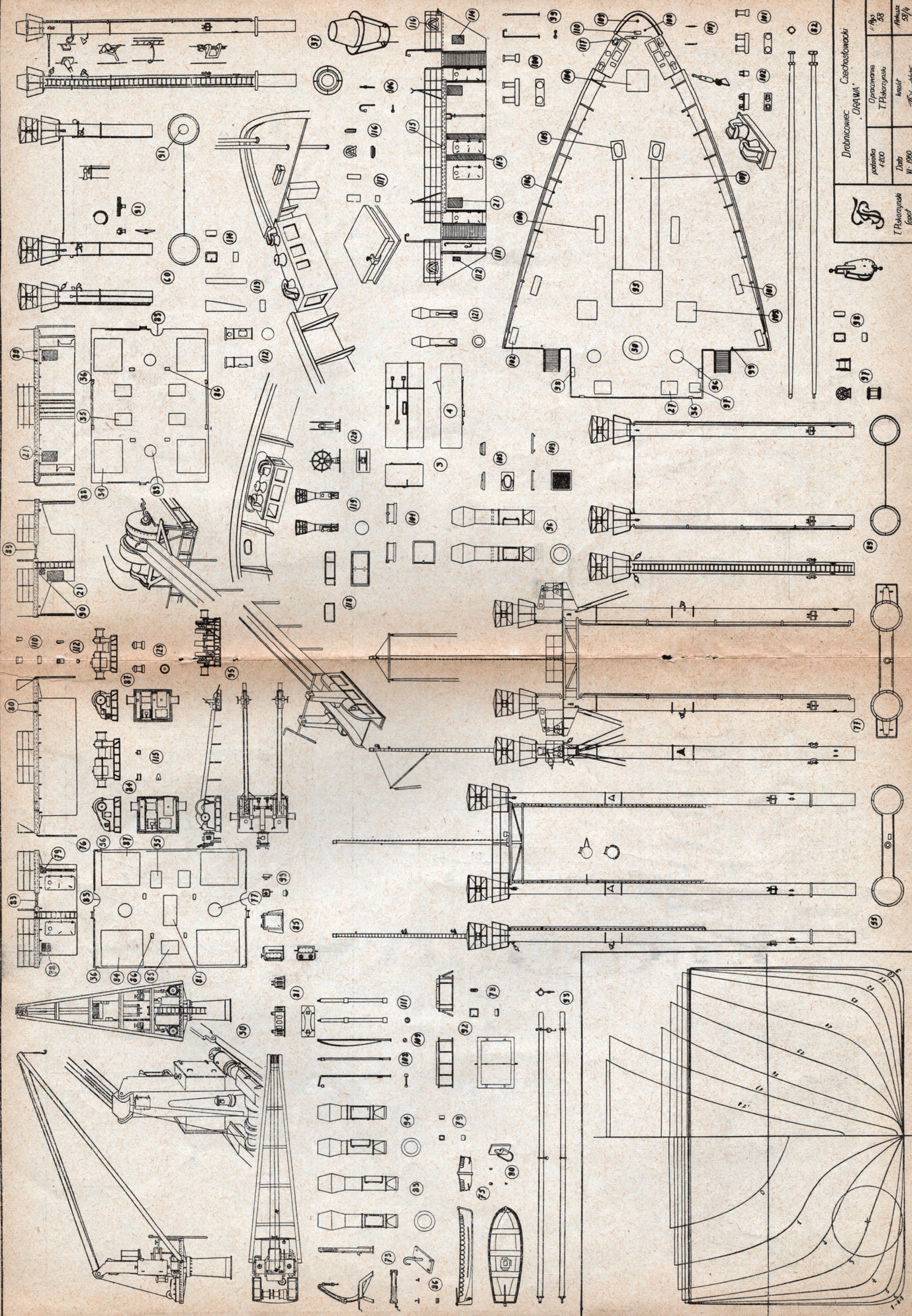
TU UNOSIĆ

NAPIS PO OBU BOKACH
KADŁUBA "TU UNOSIĆ"
I STRZAŁKI KOLORU CZERW.

UWAGA:
NUMER SERWISY NA
KADŁUBIE KOLORU
CZERWONEGO LUB
BIAŁEGO. ZNAK PWS NA
STATECZNIKU KOLORU BIAŁEGO

0 1 2 3 M
Skala

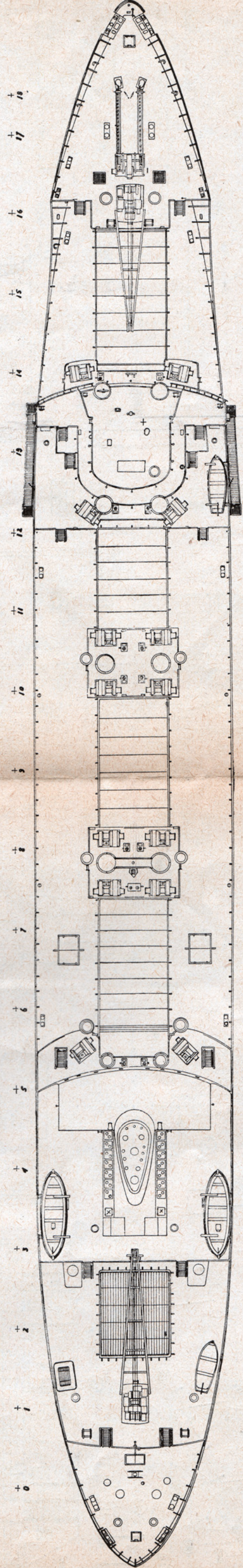
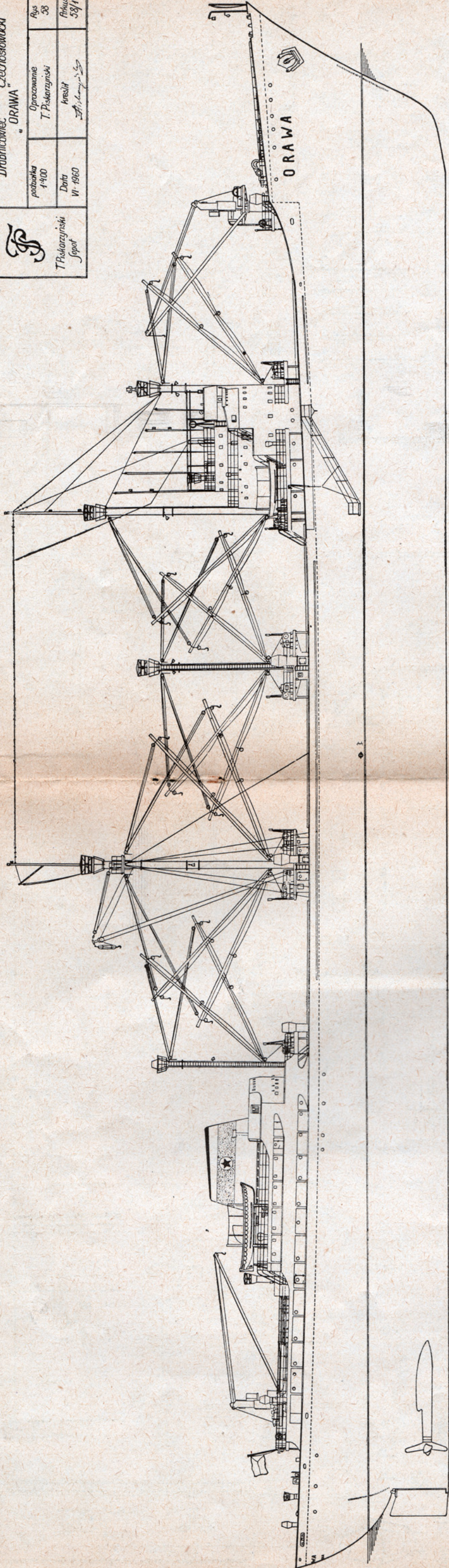
E. PAWLÓWICZ



Drażbice Czesławski		Opis	58	Arkusz	53/4
DRAWA		Opis	58	Arkusz	53/4
podłoga		Opis	58	Arkusz	53/4
Data		Opis	58	Arkusz	53/4
W. 1960		Opis	58	Arkusz	53/4
T. Piskorski		Opis	58	Arkusz	53/4
Jędrzej		Opis	58	Arkusz	53/4



Drobnicowiec "ORAWA" Czesłostawski		Rys. 38	
T. Piskorzynski Jopod	położenie	Opisane	
	1400	T. Piskorzynski	
Data		Wzrost	
VI-1960		58/1	



Drobnicowiec "ORAWA"

Na załączonych planach modelarskich przedstawiono nowoczesny frachtowiec motorowy, należący do tak awan-
sowanych w dzisiejszości. Prototyp tej serii został zbu-
dowany w stoczni VEB-Warnowert w Warnemünde w roku
1956 i pływał pod banderą NRD jako ms. „Frieden”. Druga
jednostka różniła się drobnymi zmianami konstrukcyjnymi
została zbudowana w roku 1957 i pływała pod polską ban-
derą jako ms. „Zeromski” na linii łączącej nasz kraj z Da-
lekim Wschodem. Trzecią jednostkę zbudowano w 1958 r.
Pływa ona pod banderą czesłostawską jako ms. „Dukla”.
Również ms. „Zeromski” został na początku bieżącego roku
odstąpiony Czechosłowacji. Jednostka ta nosi obecnie nazwę
„Orawa” i pełni służbę w żegludzie trampowej.
Opisane statki są podobne do serii polskich dziesięcio-
tyśięczników typu „Marceli Nowotko”. Różnią się od niego
tylko sylwetką i umieszczeniem maszynowni na rufie.
Poniżej podajemy dane techniczne jednostki tego typu:

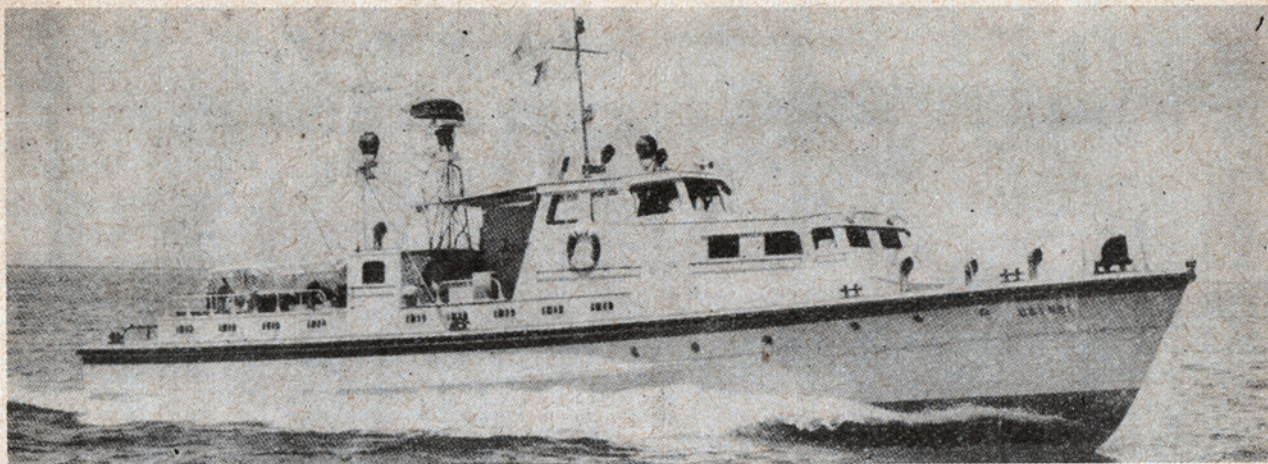
Długość całkowita	157,60 m
Długość między pionami	142,00 m
Szerokość na wręgach	20,00 m
Zanurzenie	8,42 m
Ok. 6600 BRT; 3100 NET; 1020 DWT.	

Drobnicowiec, 3 pokłady, część ładowni chłodzona, zabiera
12 pasażerów. Załoga składa się z 56 ludzi.
Motorowiec, 4 silniki o łącznej mocy 7200 KM, 2 śruby.
Prędkość 15 węzłów.

OPIS BUDOWY MODELU
Plan generalny wykonany został w podziale 1:100, nato-
miast drugi arkusz, przedstawiający poszczególne części
i przekroje kadłuba — w podziale 1:200. Z uwagi na ogra-
niczoną ilość miejsca, jakim dysponujemy, zamieszczamy tyl-
ko 2 mniejsze rysunki. Plan w podziale 1:100, podobnie
jak i plan generalny w podziale 1:200, można nabyć w re-
dakcji na światłokopii w cenie 20 zł.
Opracowanie planów pozwala na wykonanie bardzo do-
kładnej redukcji pływającej lub wystawowej.
Model najlepiej wykonywać w podziale 1:100 i dlatego
nasz opis dotyczy właśnie tej skali. Nie radzimy podejmować

wać się tej budowy modelarzem początkującym i mało za-
awansowanym, ponieważ plan został tak szczegółowo opira-
cowany, że mogą mieć wiele trudności.
Część 1 — kadłub modelu pływającego wykonany z list-
wki na wręgach lub z blachy. Dla modelu wystawowego
może on być zrobiony warstwowo z desek olchowych lub
lipowych. W kadłubie wykonamy kluz kotwiczne, osadzimy
ster i wały śrubowe. Oczywiście kadłub wykonamy wraz
z całym nadburciem, w którym wytniemy wszystkie otwory.
Po oszlifowaniu malujemy kadłub, używając przy tym na-
stepujących kolorów: część podwodna — zielona, nadwodna
— czarna. Na linii pokładu naokoło biały pasek szerokości
3 mm. Nadburcie od wewnątrz — białe. Pokład — brązowy.

Do malowania części drewnianych u modeli pływających
użyjemy farb olejnych, natomiast do metalu i drzewa
u modeli wystawowych — lakierów „Nitro”.
Części 2 i 3 nadbudówki wykonamy z blachy względnie
deseczki olchowej odpowiedniej grubości. Wycinamy przy
tym środek, aby zabezpieczyć drzewo przed ewentualnym
paczaniem się. Drzwi i wyposażenie nadbudówki, z wyjąt-
kiem relingu na ścianie, zamalujemy dopiero po pierw-
szym malowaniu. Nadbudówki malujemy na kolor biały.
Cz. 4 — pokład nadbudówki rufowej zrobimy z 1,5 mm
sklejki, blachy albo brystolu, na którym zaznaczymy po-
szczególne deski. Pokład ten wykonujemy razem z całym
wyposażeniem i relingiem. Całość, a więc zarówno reling,
jak i nadburcie malujemy na białe. Deski pokładu utrzy-
mujemy w naturalnym kolorze drzewa, z tym że mogą one
być nieco przyciemnione.
Cz. 5, 6 i 8 — nadbudówki rufowe. Cz. 7 — pokład lodzio-
wcy. Cz. 9 — nadbudówkę luku maszynowego wykonujemy
łącznie z cz. 52 i razem malujemy, ze względu na znajdujące
się w obu częściach drzwi. Cz. 10 — luk ładunkowy na nad-
budówce rufowej robimy z blachy, względnie deseczki
olchowej i cienkich sklejek. Luk ten posiada drewniane po-
krywy. Całość malujemy na jasny stalowo-szary kolor, nato-
miast pokryciu dajemy przybliżony kolor drzewa.
Cz. 11 — nadbudówka dziobowa. Cz. 13, 16 i 18 — nadbudów-
ki. Cz. 12, 15, 17 i 19 — pokłady. W nadbudówce — cz. 13
boczne ścianki są dłuższe i mała nadbudówka pod schodka-
mi. Wszystkie schodki robimy z blachy lub cienkiej sklejki
(dalszy ciąg na str. 20)



ANGIELSKI OKRĘT PATROLOWY

W Stoczni John Thornycroft w Singapurze zbudowano specjalną małą, a równocześnie szybką jednostkę przeznaczoną do patrołowania wybrzeży kolonii angielskich i zwalczania kwitnącego tam przemytnictwa. Jednostka oddana została do dyspozycji policji wodnej i podlega Departamentowi Marynarki w Singapurze. Następne okręty z tej serii pełnią służbę na wodach Syjamu, Wysp Malajskich i Indochin, natomiast prototyp znajduje się na wodach Hong-Kongu. Ze względu na wysmukłe kształty kadłuba, dużą szybkość, dzielność morską i urządzenia radarowe, okręt doskonale nadaje się do wyżej wymienionych celów.



Konstrukcja kadłuba metalowa, natomiast nadbudówki i pokład drewniane. Napęd stanowią 3 silniki Diesla. Urządzenie napędowe posiada reduktor do zmniejszania lub zwiększania prędkości. Maksymalna prędkość wynosi 19,5 węzła. Przy prędkości 11 węzłów zasięg wynosi 500 Mm, a przy prędkości 14 węzłów — 360 Mm. Główny zbiornik paliwa zawiera 500 gallonów, a każdy z dwóch dodatkowych zbiorników po 100 gallonów. Jest także zbiornik na wodę słodką o pojemności 150 gallonów.

W dziobowej części kadłuba znajdują się kabiny podoficerskie i kabina kontrolna. Na rufie rozmieszczone są kabiny załogi i urządzenia sterowe. Wentylację na pokładzie i w nadbudówce zapewniają liczne wentylatory powietrzne i mechaniczne. Pomieszczenia załogi posiadają urządzenia aklimatyzacyjne, ze względu na pływanie w strefie tro-

pikalnej. Na nadbudówce i górnej części dźwigu motorówki umieszczone są dwa silne reflektory, przy czym jeden z nich skierowany jest w stronę dziobu, drugi zaś w stronę rufy.

Wejście do kabiny nawigacyjnej od strony rufy. Na mostku znajduje się kompas, koło sterowe typu kierownicy, telegraf maszynowy oraz przyrządy kontrolne i ekran radarowy. Z mostku prowadzą drzwi zejściowe do pomieszczeń na dziobie oraz wjazd do pomieszczeń na śródokręciu. Za kominem znajduje się maszt z anteną radarową. Okręt zabiera na pokład 4,5-metrową motorówkę z silnikiem przyczepnym, o mocy 8 KM, opuszczoną na wodę przy pomocy dźwigu. Przednie szyby osłaniające mostek nawigacyjny zaopatrzone są w tzw. szyby wirujące, które ułatwiają widoczność w czasie deszczu. Kotwica, typu plug, opuszczana jest przy pomocy małej windy na dziobie okrętu. Kotwica zapasowa umocowana obok łodzi motorowej na nadbudówce rufowej. Pokład nie posiada relingów, z wyjątkiem stałej poręczy ochronnej na dziobie i obok komina. W czasie pływania potrzebni do prowadzenia okrętu ludzie znajdują

się na mostku nawigacyjnym. W dziobowej części umieszczono podstawę do karabinu maszynowego, który ustawiany jest tylko w wypadku konieczności.

DANE TECHNICZNE

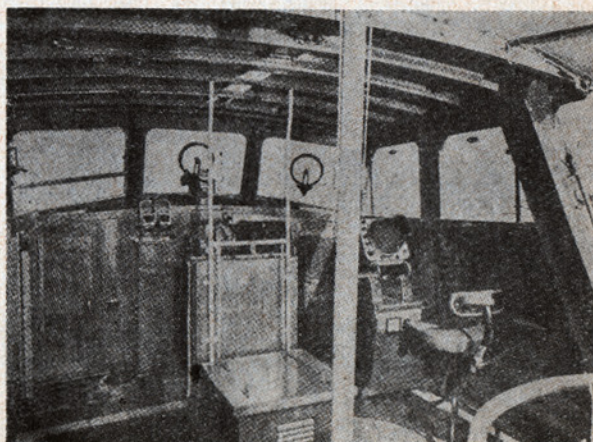
Miejsce i rok budowy — Stocznia John Thornycroft, Singapur 1959 r.

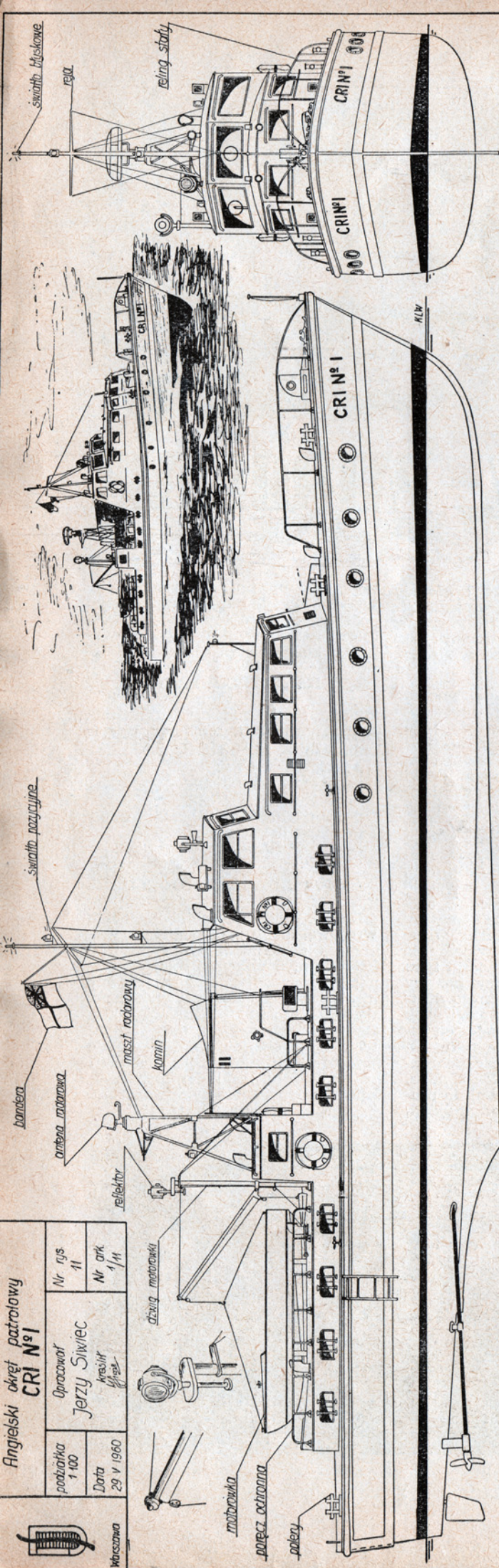
długość — 23,4 m
szerokość — 4,5 m
zanurzenie — 1,3 m
ilość śrub — 3
prędkość przeciętna — 14 węzłów
prędkość max. — 19,5 węzła
załoga — 10 ludzi

OPIS BUDOWY MODELU

Kadłub modelu robimy metodą wręgową, montując szkielet na heilingu, a następnie przykrywając go listewkami 5 x 2 (najlepiej lipowymi). W wypadku budowy modelu niepływającego, kadłub wykonamy z pełnego klocka. Nadbudówkę składowy konstrukcyjnie ze sklejk 1,5 mm, wycinając uprzednio piłką otwory okienne. Poręcze ochronne na kadłubie i nadbudówkach lutujemy z odpowiednio grubego drutu. (dokończenie na str. 19)

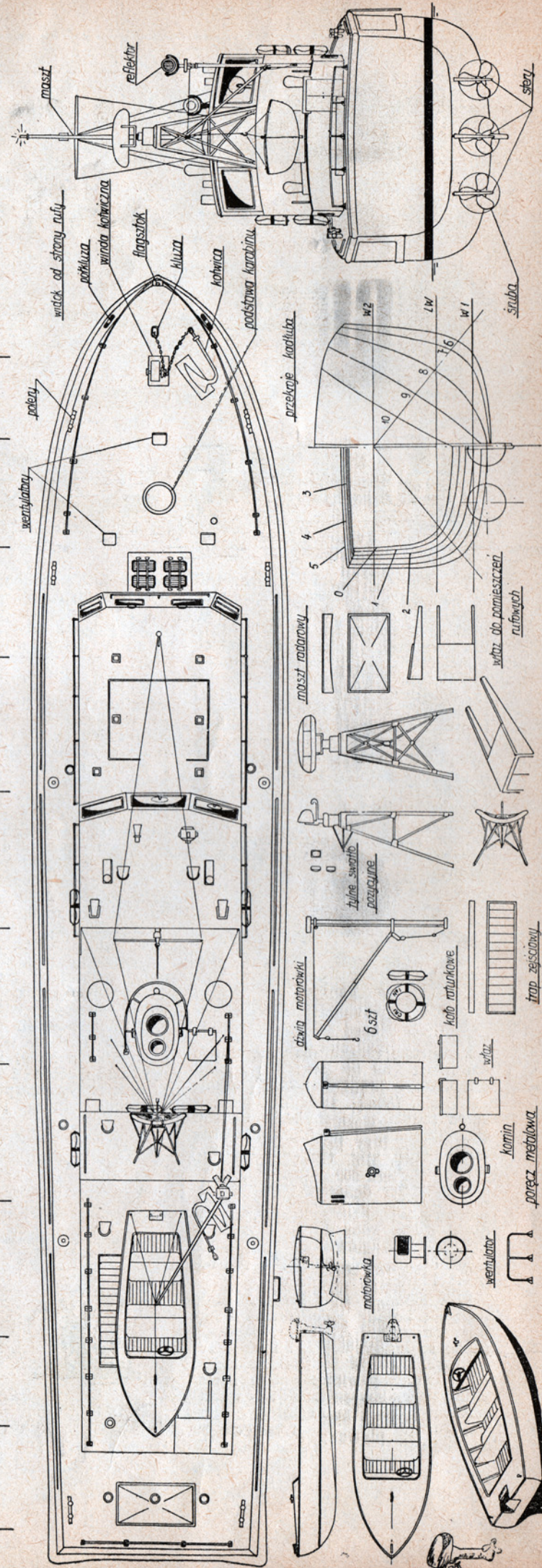
Wnętrze kabiny nawigacyjnej

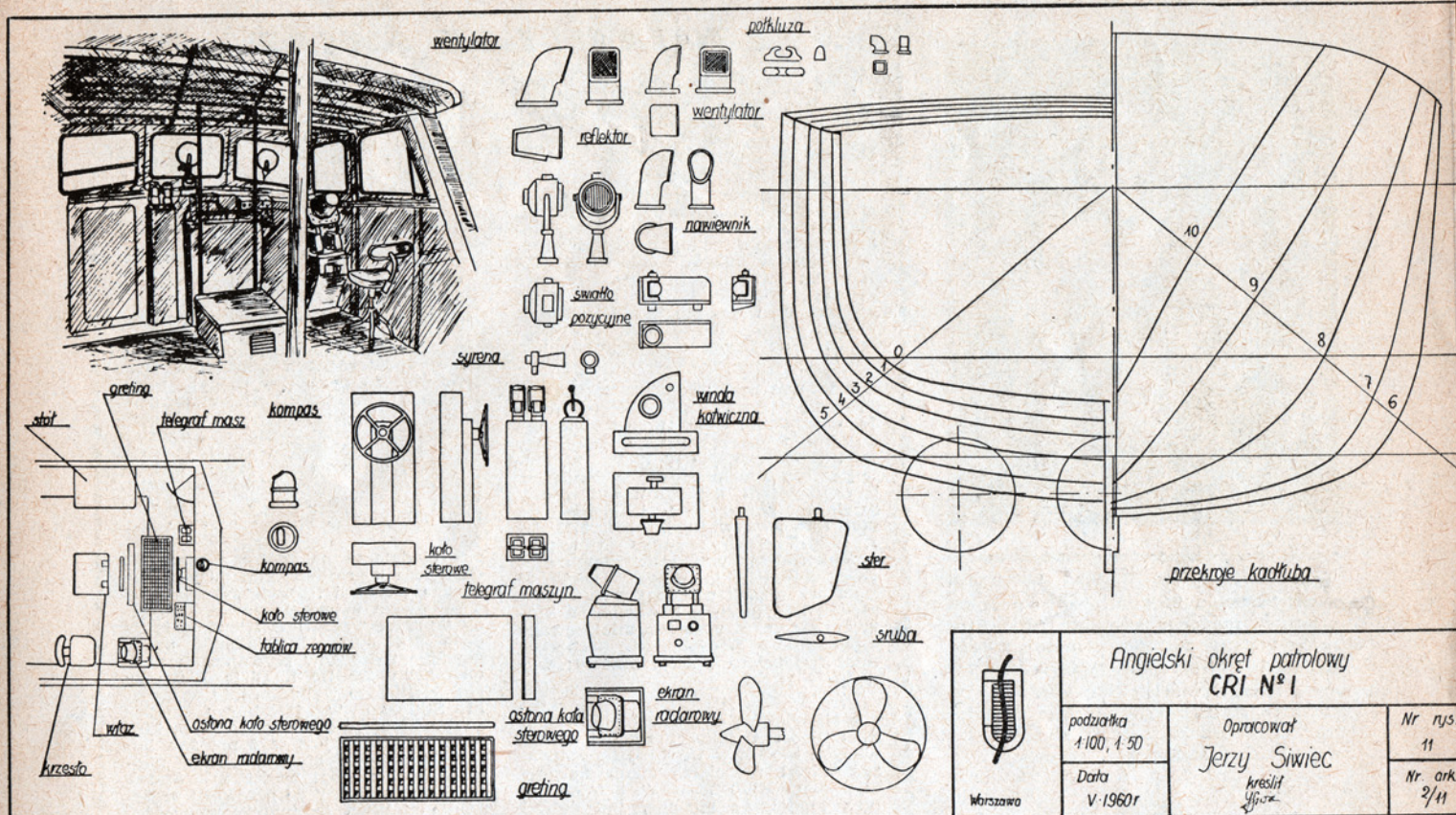




0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

widok od strony dziobu





ANGIELSKI OKRĘT PATROLOWY

dokończenie ze str. 17

Dźwig i maszt wykonamy z listewek lipowych, nadając im okrągły kształt ręcznie, względnie jeśli jest to możliwe — na tokarni.

Łódź motorową najlepiej wykonać z masy papierowej klejonej na kopycie drewnianym. Komin i ramy okienne wykonujemy z brystolu, natomiast maszt radarowy można wykonać z kartonu. Radar lutujemy z cienkiej blaszki. W otwory wentylatorów mechanicznych należy wstawić drobną siatkę drucianą. Odbójnicę na kadłubie można zrobić z listewek 1 mm i sklejek, lub kilku sklejonych warstw kartonu. Pozostałe części robimy z drzewa lipowego. W reflektory można wstawić małe żarówki.

MAŁOWANIE MODELU

Kadłub powyżej linii wodnej, wentylatory pokładowe, reflektory, poręcze ochronne na nadbudówkach i kadłubie — jasnoszare. Kadłub poniżej linii wodnej — ciemno czerwony. Wały i światła błyskowe na maszcie — srebrne. Polery, kotwica, winda kotwiczna, otwory wentylatorów, radar, poręcz i podstawa fotela, koło sterowe, tablica zegarów — czarne. Lewe światło burtowe — czerwone. Prawe światło burtowe — zielone. Koła ratunkowe — białe w czerwone pasy. Pokład, wnętrze kabiny nawigacyjnej, podstawa telegrafu maszynowego, właz, gretting pod kołem sterowym, całe wnętrze kabiny nawigacyjnej — w naturalnym kolorze drzewa. Fotel — brązowy. Podstawa ekranu radarowego — ciemnoszara. Wszystkie pozostałe części modelu — białe.

J. SIWIEC

JESZCZE JEDEN MODEL SAMOŁOTU ODRZUTOWEGO

Redukcyjno-latający model na uwięzi samolotu odrzutowego „Cuttlas” wykonał kol. Andrzej Matula z Dąbrowy Górniczej. Model konstrukcji mieszanej — balsowo-kartonowo-sklejkowej wyposażony jest w silnik samozapłonowy ARA 2,5 cm³, zbudowany według pomysłu Andrzeja Rachwała.

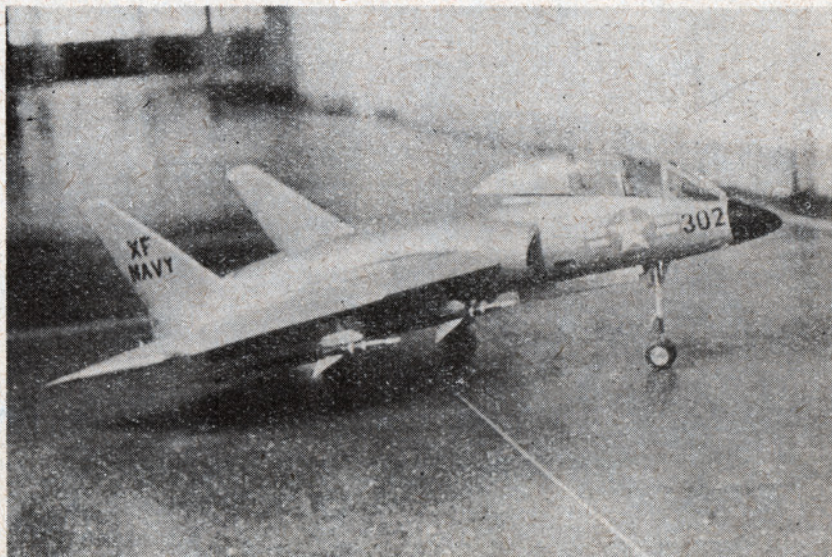
Turbinka ze sklejkі osiąga ok. 16.000 obr/min. Model ma chowane podwozie, otwieraną kabinę, wyrzutowe pociski rakietowe, oświetlenie pozycyjne i kabinowe. Wszystkie urządzenia uruchamiane są w locie. Górna część kadłuba dla ułatwienia dostępu do silnika otwierana

do tyłu — w górę. Ciężar modelu wynosi około 800 G.

Znaczna waga przy równoczesnym zastosowaniu niezbyt odpowiedniej turbinki nie pozwoliła na wykonanie poprawnych lotów, ze względu na zbyt małą prędkość. Po zmianie skoku łopatek model wykazuje jednak znacznie lepsze właściwości lotne.

Korzystając z doświadczeń uzyskanych przy wykonywaniu „Cuttlasa”, kol. Matula rozpoczął już budowę francuskiego samolotu odrzutowego „Leduc” w skali 1:10.

J. TOMASZEWSKI
Katowice





Lodzia Szczypka jest najmłodszą modelarką Harcerskiego Zastępu Lotniczego w Wodzisławiu Śląskim. Widzimy ją na zdjęciu z modelem samolotu AN-2, który wykonany został z planów „Małego Modelarza”. Wszystkim młodym modelarzom przypominamy przy okazji, że w numerze sierpniowym „Małego Modelarza” zamieszczone zostaną plany statku wczasowego „Mazowsze”.



Z KRAJU I ZE ŚWIATA

● Po Anglii na drugim miejscu pod względem ilości wydawanych pism modelarskich, znajduje się NRF. Ukazuje się u nich 6 tytułów, które zebrane łącznie, dają wcale okazałych rozmiarów książkę.

Szóstym pismem w NRF, które możemy odnotować, jest miesięcznik pt. „Modell”. Poświęcone ono jest modelarstwu lotniczemu i okrętowemu. Wychodzi w dużym formacie 230×320 mm. na dobrym papierze z kolorową okładką i kosztuje 1,50 DM. Wiele miejsca poświęca się w nim budowie modeli wyczynowych oraz organizacji różnych zawodów modelarskich.

● W tym roku radzieccy modelarze lotniczy obchodzą 50-lecie swego istnienia. Data ta jest związana z założeniem pierwszego szkolnego koła modelarskiego w 1910 r. w jednej ze szkół technicznych w Moskwie. Organizatorem modelarni był znany działacz, konstruktor i propagator idei lotnictwa w Rosji prof. Mikołaj J. Zukowski wraz ze swym współpracownikiem inż. P.K. Engelmeierem. Rocznica ta dotyczy także 50-lecia organizacji pierwszych zawodów modeli latających w Moskwie, na których jeden z uczniów miejscowego gimnazjum Włodzimierz Rerberger miał najdłuższy przelot modelu; wynoszący 17 m.

● Największą aktywność pod względem ilości i jakości zdalnie sterowanych modeli w USA można zauważyć wśród modelarzy stanu kalifornijskiego. Klub „Larks” zrzeszający tych modelarzy posiada, jak donosi prasa, „cyrkowców sztuki modelarskiej”. A że pomysły i wyczyny niektórych z nich wyglądają rzeczywi-

ście jak sztuczki cyrkowe, mogą świadczyć następujące przykłady.

Np. Z. Ritchie specjalizuje się w akrobacji modelem silnikowym. C. Legon, to spec od modeli bombowców zrzucających swoje ładunki, a popisowym numerem K. Willarda jest odłączenie w locie skrzydeł modelu, którego kadłub spada następnie wraz ze spadochronem na ziemię.

● Słynne zakłady ZEISS w Jenie — NRD produkują nie tylko szkła optyczne, aparaty fotograficzne itp. Znanne są one także ze swojej produkcji modelarskiej. Produkują one obecnie aż 9 typów różnych silniczków spalinywych do modeli o różnym przeznaczeniu. Pojemność silniczków produkowanych seryjnie nie przekracza jednak 2,5 cm³. Jedną z ostatnich serii jest silniczek nazwany „Jena, 2,5 DK”. Wg doniesień prasy, jest on pełnosprawnym silnikiem wyczynowym, nie ustępującym w niczym tego typu silnikom z innych krajów.

● Modelarze na ogół nie mają do czynienia z przedmiotami dużymi lub bardzo ciężkimi. Przeciętny obywatel z podziwem patrzy na dźwig, unoszący ładunek wagi 20 t. Niewiele tylko osób ma możliwość oglądania pracy potężnych dźwigów pływających podnoszących 100–120 t. Dlatego wielką rewelacją było wybudowanie w stoczni Stulcken w Hamburgu statku „Treuenfels” o nośności 12.800 t., który wyposażony jest w 2 potężne bomby ładunkowe mogące razem podnieść ciężar wagi 260.000 kg. Statek ten przystosowany do przewozu szczególnie ciężkich ładunków, wyposażony jest poza tym w 1 bom o nośności 15 t., 12 bombów 5-tonowych i 2 trzytonowe.

DROBNICOWIEC „ORAWA”

(dalszy ciąg ze str. 15)

i malujemy na kolor szary, względnie dostosowujemy ich budowę do koloru masztów. Cz. 20 — lampki ścienne na nadbudówkach wytoczmy z pleksi, na którym wyrusujemy tuszem siatkę ochronną, następnie zaś osadzimy na druczku. Podstawkę wykonamy z blaszki lub sklejk. Lampki pozostawimy bezbarwne, oprawkę robimy szarą, natomiast podstawkę czarną. Cz. 21 — skrzynki na sprzęt p. pożarowy wykonujemy z klocków olchowych i malujemy na kolor biały. Na środku wmalujemy czarne kółko. Cz. 22 — lampy stojące — wykonamy i pomalujemy podobnie, jak poprzednio omówione z tą jednakże różnicą, że podstawki ich są białe. Cz. 23 — wentylatory — wytoczmy z drzewa lub metalu i pomalujemy na biało. Cz. 24 — odwietrzniki — wytoczmy z drzewa lub metalu. Pierścienie wykonamy z cienkiego drutu. Całość malujemy na kolor biały. Cz. 25 — wspornik pod bom ładunkowy (zapasowy) wykonamy z drutu i blaszki, po czym malujemy na biało. Cz. 26 — zaczep do lin — zrobimy z drutu i blaszki, natomiast imitację nitów wmalujemy kolorem czarnym. Cz. 27 — duże bębny do lin cumowniczych wykonane z drutu i blaszki malujemy na kolor jasnoszary. Cz. 28 — tablica i flagsztek — z drutu i blaszki lub sklejk. Megafon wytoczmy z metalu. Tablice malujemy na szaro, flagsztek biały, megafon czarny. Cz. 29 — wentylatory wytoczone z metalu lub drzewa — białe. Cz. 30 — dźwigi pokładowe wykonane z drzewa i blachy — białe. Cz. 31 — tratwy ratunkowe zbudowane z drzewa lub nieco splaszczonych drutu malujemy na kolor ciemnożółty. Pokład zachowany w naturalnym kolorze drzewa, linki — białe, nie malowane. Cz. 32 — legary pod łódź roboczą — wykonane z drzewa sa szare. Cz. 33 — łódź robocza z drzewa. Możemy ją wykonać jako wydrążoną z pokazaniem wnętrza, względnie jako pełną i przykrytą brezentem. Łódź ma kolor biały, wewnątrz jasnoszary, pokłady w naturalnym kolorze drzewa, brezent jasnoszary. Cz. 34 — elektryczne windy ładunkowe z drzewa lub metalu. Malujemy je na kolor szary, boki bębnow białe z czerwonym punktem, towotnice i kable oraz boki podstawy — czarne. Cz. 35 — włączniki do wind ładunkowych z klocków olchowych i cienkiej sklejki — szare. Cz. 36 — wsporniki pod bomby ładunkowe — wykonane z drutu i blaszki — białe. Na innych pokładach wysokość ich należy DOPASOWAĆ według planu generalnego. Cz. 37 — maszty — odwietrzniki wytoczmy z drzewa lub metalu, natomiast relingi z drutu i malujemy na kolor kremowy. Lampy — czarne, drabinki — kremowe. Cz. 38 — haki do bloków, wykonane z drutu i blaszki — czarne. Cz. 39 — wspornik pod wysięgnik kranu pokładowego — wykonany z drutu i blaszki — biały. Cz. 40 — odwietrzniki — białe. Cz. 41 — windy łodziowe — szare. Cz. 42 — da-

wisy duże i cz. 73 — dawisy małe wykonane z drzewa, sklejk i drutu — białe. Cz. 43, 44, 45, 46 — skrzynki i przewody z drzewa i drutu — białe. Cz. 47 — z metalu, na nadbudówce są białe, natomiast na masztach — kremowe. Cz. 49 — knaga do lin zrobiona z drutu i blachy — biała. Cz. 50 — nawiewnik — biały. Cz. 51 — komin z klocka olchowego lub blachy — malujemy na kolor kremowy, kapa i wnętrze — czarne. W górnej części nakleimy wykonany z brzościu znak armatora. Cz. 52 — wentylatory — wykonać z cz. 9. Cz. 53 — właz w kominie — z cienkiej sklejki malujemy na kolor czarny. Cz. 54 — duże łodzie ratunkowe i cz. 75 — wykonujemy i malujemy podobnie, jak cz. 33. Cz. 55 — maszty i wentylatory wytoczmy z drzewa albo metalu i pomalujemy na kolor kremowy. Oprawy świateł topowych — szare, lampy oświetleniowe — czarne. Cz. 56 — reflektory małe — wytoczone z pleksi — czarne. Cz. 57, 66, 67, 71, 96, 119 i 121 wentylatory i nawiewniki — białe. Cz. 58 — biała. Cz. 59 — doprowadzenie anteny białe, izolator czarny. Cz. 60 — maszty. Przy lewym wytoczona z mosiądzu syrena. Maszt kremowy, syrena w kolorze mosiądzu, oprawka syreny i podstawka — czarne. Cz. 61 — wentylator chłodniczy — biały. Cz. 62 — biała. Cz. 63 — duży reflektor — szary. Cz. 64 — telegraf maszynowy — wytoczony z mosiądzu, boki górnej części białe, rączka czarna. Cz. 65 — kompas mosiężny, kule czarne, skala biała, podstawki pod kule szare. Cz. 68 — antena pelengowa — wykonana z drutu — szara. Cz. 69 — koło ratunkowe, z drutu i drzewa — białe. Podobnie wykonamy cz. 116, Cz. 70 — telegraf maszynowy mosiężny, podstawka — czarna. Cz. 72 — szara. Cz. 74 — szara. Cz. 75 i cz. 88 — nadbudówki pod windy ładunkowe — wykonane podobnie jak i inne nadbudówki — białe, pokłady brązowe. Cz. 77 i cz. 89 — maszty — wykonujemy i malujemy podobnie jak i poprzednie. Cz. 78 i 79 — białe. Cz. 80 — zaczep do lin z drutu i blaszki — czarny. Cz. 81 — podstawę pod ciężki bom ładunkowy zrobimy z blachy i pomalujemy na kolor szary. Cz. 82 — ciężki bom ładunkowy wykonamy z odpowiedniego pręta i pomalujemy na kolor kremowy. Cz. 83 i 94 — duże wentylatory — kremowe. Cz. 84 i 87 — windy ładunkowe, kabiny, malujemy podobnie, jak poprzednie. Cz. 85 — podwójny włącznik do wind ładunkowych dla bomu ciężkiego — szary. Cz. 86 — haki do lin — czarne. Cz. 90 — biała. Cz. 91 — radar — podstawka i wierzch szare, wnętrze czarne. Cz. 92 — luki małe — szare. Cz. 93 bom ładunkowy, jako wzór podane rysunek. Długość należy dopasować do poszczególnych masztów, według planu generalnego. Wykonamy podobnie jak bom ciężki, malujemy na kolor kremowy. Cz. 95 — winda kotwiczna — szara, boki białe z czerwonym punktem, bębny łańcuchowe, wnętrza

(dokończenie na str. 26)

model lokomotywy DIESEL-ELEKTRYCZNEJ

Inż. L. Wiśniewski

roz.

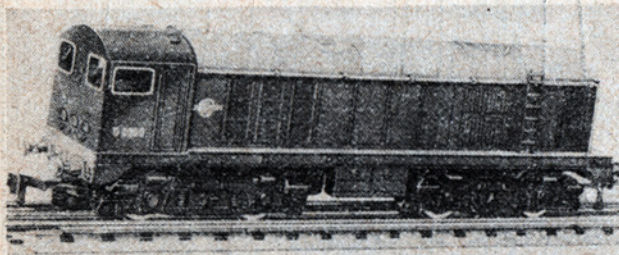
HO

(dokończenie)

Pudło i kabinę wykonujemy w następujący sposób: dłuższą część dolnej krawędzi ściany bocznej (12) zginamy pod kątem prostym w kierunku wewnętrznej strony ściany, krótszą natomiast w kierunku zewnętrznej. Również na zewnątrz odginamy pionową tylną krawędź. Pionowe krawędzie ściany czołowej (13) zginamy do tyłu, zaokrąglając je lekko w miejscach zagięcia tak, jak pokazano to na rysunku, natomiast dolną krawędź tej ściany zginamy pod kątem prostym do wewnątrz. W ten sposób zginamy również boczne krawędzie czołowej ściany kabiny (15) oraz boczne i dolną krawędź ściany tylnej (16). Górne części bocznych ścian kabiny (14) zginamy lekko do wewnątrz, aby nadać im widoczne na rysunkach pochylenia. Dach (22) wyginamy lekko dla uzyskania należytej jego wypukłości, następnie zaś krawędzie dłuższej jego części, kryjącej pudło, zginamy w dół tak, by wzdłuż linii zagięcia powstało należyte zaokrąglenie. Krawędzie krótszej części dachu, kryjącej kabinę, zginamy pod kątem prostym. Na zakończenie sporządzamy z odpowiedniego drutu wszystkie uchwyty (18) i obsady do uchwytów (19) oraz ucinamy z paska żaluzji potrzebnej długości kawałki.

SKŁADANIE NADWOZIA

Po przygotowaniu w powyższy sposób wszystkich części, przystępujemy do składania nadwozia lokomotywy. Przyglutujemy więc najpierw do ścian bocznych pudła w oznaczonych miejscach żaluzję (20), drzwiczki kontrolne (21), oraz obsady (19) dla uchwytów poziomych. Obsady te umocowujemy w ten sposób, że przesuwamy je najpierw przez odpowiednie otworki w ścianie, rozginamy ich wystające końce po wewnętrznej stronie ściany i przyglutujemy do niej. Do ściany czołowej i tylnej pudła przyglutujemy wykonane z drutu ramki otworów latarni (26), a do ściany czołowej także i uchwyt, po uprzednim umieszczeniu jego końców w odpowiednich otworkach. W ten sam sposób przyglutujemy do bocznych ścian kabiny uchwyty pionowe. Aby uzyskać należyte odstępy pomiędzy uchwytami a ściankami, wsuwamy przed lutowaniem pomiędzy uchwyt i ściankę kawałek tektury grubości około 1 mm. Wokół otworów okiennych kabiny przyglutujemy wykonane z miękkiego drutu ramki, a do ścian bocznych, po wewnętrznej ich stronie,



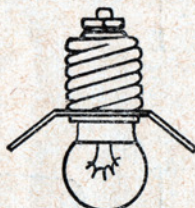
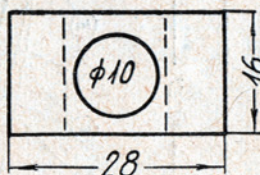
Rys. 3. Model HO lokomotywy diesel-elektrycznej serii D 8000.

jeszcze i drzwi (17). Po wykonaniu tych czynności lutujemy ściany kabiny w całość tak, aby dolne krawędzie ścian bocznych znajdowały się o 2 mm poniżej krawędzi ściany czołowej i tylnej. Boczne ściany pudła przymocowujemy do kabiny w ten sposób, że ich odgięte na zewnątrz pionowe krawędzie zasuwaamy za krawędzie otworu ściany czołowej kabiny i przyglutujemy je do niej od wewnątrz. Przednie nieco skośne krawędzie bocznych ścian pudła zaokrąglamy lekko na samych brzegach do wewnątrz, umieszczamy między nimi ścianę czołową i przyglutujemy ją. Ustawiamy z kolei pudło wraz z kabiną na wykonanej poprzednio ramie, uważając by zagięta do wewnątrz krawędź ściany czołowej i zagięte w identyczny sposób krawędzie ścian bocznych pudła znalazły się na wierzchu pomostu. Natomiast krótsze, odgięte na zewnątrz krawędzie tychże ścian, muszą wejść pod pomost w wycięcie na silnik. Dolne krawędzie bocznych ścian kabiny powinny znaleźć się pomiędzy węższymi częściami podłużnic ramy, a zagięta do wewnątrz krawędź tylnej ściany — na wierzchu przyglutowanej do podłużnic, poziomej części tylnej czołownicy. Po należytnym ustawieniu pudła z kabiną przyglutujemy je do pomostu.

Po wykonaniu tego, jeśli do lutowania używaliśmy nie specjalnej pasty, lecz kwasu, obmywamy starannie zlutowane

nadwozie w ciepłej wodzie z niewielkim dodatkiem sody, płuczemy w czystej wodzie i dokładnie osuszamy. Bez tego zabiegu zlutowane części pod wpływem resztek kwasu ulegną szybko korozji. Przed założeniem dachu malujemy wnętrze pudła i kabiny oraz wewnętrzną stronę dachu szarym lub czarnym lakierem. Po wyschnięciu lakieru, przyklejamy wewnątrz pudła i kabiny na otworach latarni i okien gruby celofan lub oczyszczoną z emulsji błonę fotograficzną. Zakładamy z kolei dach uważając, aby jego krawędzie weszły pomiędzy boczne ściany pudła i kabiny, po czym przyglutujemy go do nich i do tylnej ściany kabiny. Górną krawędź czołowej ściany pudła i stykającą się z nią krawędź dachu zginamy na samych brzegach i dopasowujemy tak, aby po zlutowaniu uzyskać w miejscu ich styku odpowiednie zokrąglenie. Miejsce to zalewamy dość grubo cyną nie tylko aby zapieścić nią wszystkie szpary, ale by później wykończyć należyte zagrążenie brzegu dachu przez odpowiednie opilowanie. Po założeniu dachu przyglutujemy tuż pod nim wzdłuż górnych krawędzi bocznych ścian pudła oraz w poprzek ściany czołowej wąskie listwy wykonane z rozklepanego na płasko cienkiego, miękkiego drutu. Identyfikacyjne listwy przyglutujemy w trzech miejscach w poprzek dachu oraz w miejscach zetknięcia się jego z czołową i bocznymi ścianami kabiny. Miejsca te oznaczono na rysunkach kropkami. Poza tym przyglutujemy na wierzchu dachu okrągłą żaluzję (20), klapy kontrolne (23) i wywietrzniki kabiny (25). Następnie umieszczamy i przyglutujemy w otworkach drzwiczek kontrolnych pudła i drzwiach kabiny imitacje klamek, wykonane z cienkiego drutu. Wreszcie wsuwamy w otworki obsad długie uchwyty poziome, a zagięte w dół ich końce przyglutujemy do pomostu.

Złożone w ten sposób nadwozie lokomotywy oskrobujemy starannie z nadmiaru cyny w miejscach lutowania, opilujemy i wygładzamy ostatecznie, po czym myjemy je dokładnie w podany już sposób. Po osuszeniu oczyszczamy je szmatką zwilżoną w benzynie, w rozcieńczalniku do farb olejnych, i lakierujemy. Kolory podaliśmy w wstępie przy opisie lokomotywy. Jeżeli uchwyty, klamki, ramki okien i latarni nie były wykonane z białego (ocynkowanego) drutu, malujemy je farbą aluminiową.

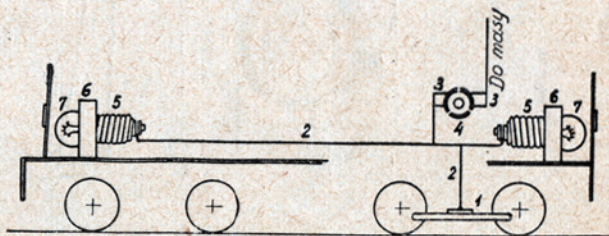


Rys. 4. Odbłask do żarówki.

MONTOWANIE LOKOMOTYWY

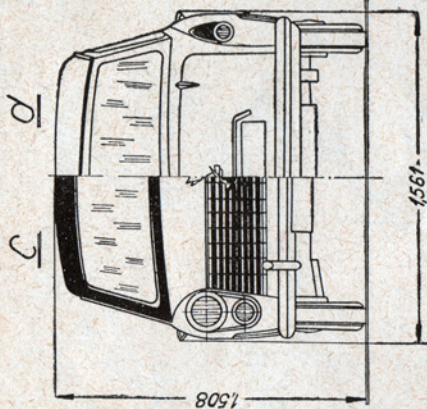
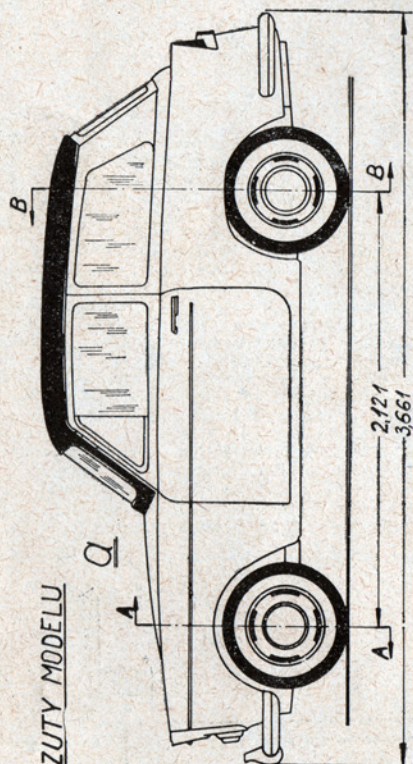
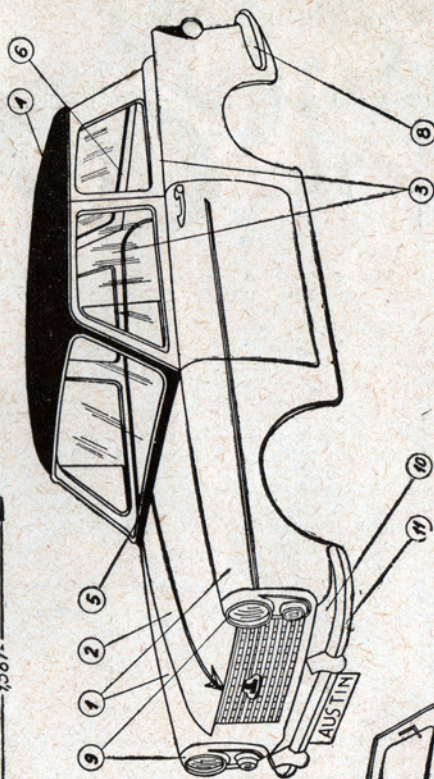
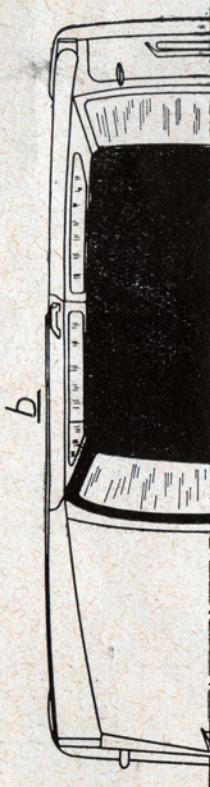
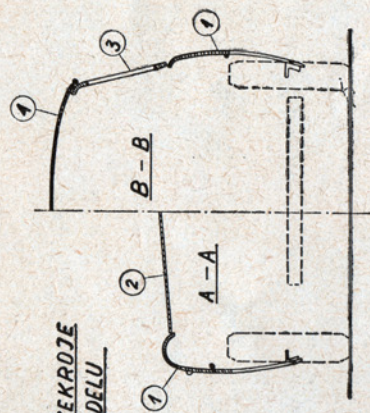
Po całkowitym wyschnięciu nadwozia, przystępujemy do montażu lokomotywy. Najpierw przymocowujemy wózek toczny. Powierzchnię jego poprzeczki stykającą się z pomostem smarujemy cienko rzadkim, jasnym olejem stosowanym do maszyn precyzyjnych, zakładamy na umocowaną do pomostu śrubę i przykręcamy nakrętkę oraz przeciwnakrętkę tak, aby wózek obracał się na śrubie zupełnie swobodnie. Nadwozie z przymocowanym wózkiem tocznym ustawiamy na wózku silnikowym uważając, aby silnik wszedł do wnętrza pudła przez przeznaczony dlań otwór w pomoście, następnie zaś przykręcamy go śrubą przesuniętą przez odpowiedni otwór dachu. Również i ten wózek musi być przykręcony tak, aby swobodnie obracał się. Gdyby się okazało, że wózek silnikowy jest za niski i nadwozie nie spoczywa równo na obu wózkach, musimy dopasować z kawałkami rurki odpowiednią tulejkę i umieścić ją pomiędzy górną częścią silnika a dachem, przesuwając przez nią śrubę do umocowania wózka. Powierzchnię stykającą się z dachem, względnie z tulejką górnej części silnika, smarujemy również tymże olejem. Po kilku kropkach tegoż oleju wpuszczamy na koła zębate przekładni, a po kropki — do panewek osi wózków i mamy lokomotywę gotową do próbnej jazdy.

(dokończenie na str. 26)

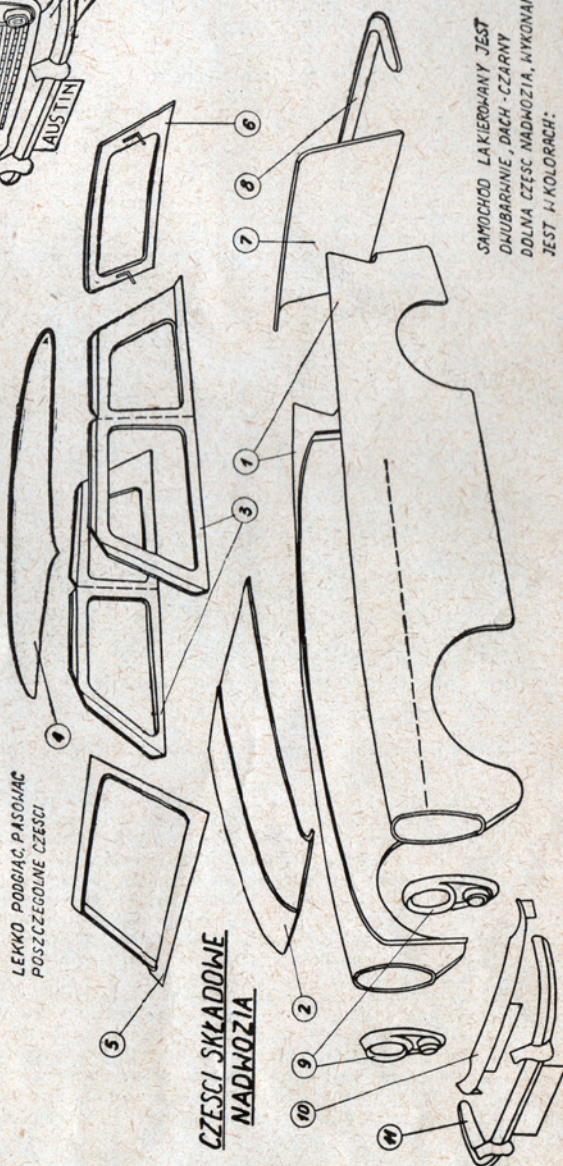


Rys. 5. Schemat instalacji oświetleniowej. 1. Odbieracz prądu, 2. Przewody, 3. Szczotki silnika, 4. Komutator, 5. Oprawki, 6. Odbłaski, 7. Żarówki.

RZUTY MODELU

PRZEKROJE
MODELU

NADWOZIE

LEKKO PODDZIAĆ, PASOJAC
POSZCZEGÓLNE CZĘŚCICZĘŚCI SKŁADOWE
NADWOZIA

MODEL REDUKCYJNY
SAMOCHODU
AUSTIN A-40
(ANGLIA)

SAMOCHOD LAKIEROWANY JEST
DŁUGBARWIE, DACH - CZARNY
DOLNA CZĘŚĆ NADWOZIA, WYKONANA
JEST W KOLORACH:
JASNO - CZERWONYM, NIEBIESKIM I.F.B.

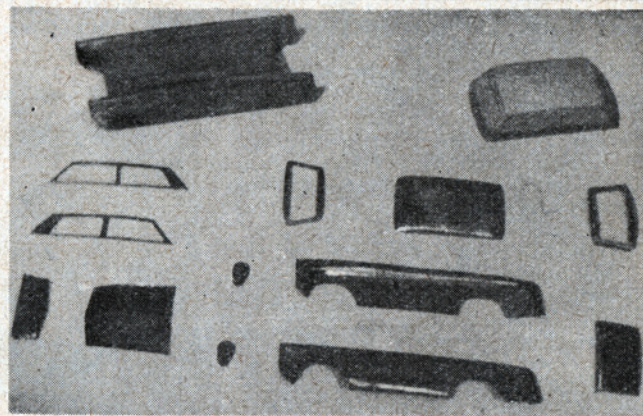
PODZ.

OPRACOWAŁ: M. JACKOWIAK

REWELACJĄ w Salonie Genewskim 1958 r. był nowy „Austin” A-40 — pierwszy angielski samochód o nowoczesnej linii nadwozia charakteryzującej się prostymi przetłoczeniami, oszczędnością form i skromnością ornamentacji.

Pod względem nadwozia stanowi on kompromis między limuzyną a wozem uniwersalnym „Combi”, a więc jest to komfortowy samochód osobowy o większej przestrzeni użytkowej, co odróżnia go od samochodów typu „Combi”, które — jak twierdzą bardziej złośliwi użytkownicy — są luksusowymi samochodami półciężarowymi. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że twórcą tego pięknego nadwozia jest słynna na całym świecie włoska firma „PININ FARINA”. „Austin” A-40 jest produktem koncernu BMC (British Motors Corporation) w klasie samochodów popularnych. Warto także wiedzieć, że koncern ten produkuje jeszcze 7 innych typów samochodów, mianowicie: Austin „Seven” rewelacyjny „Mikrus” angielski, Austin „Healey Sprite” i Austin „Healey 3000” samochody sportowe, A-99 „Westminster” i A-55 „Camberidge” — samochody średniej klasy, A-40 „Metropolitan” przeznaczony głównie na eksport do USA i „Princes” — limuzyna wysokiej klasy.

A-40 jest obecnie najbardziej atrakcyjnym samochodem popularnym w Anglii. Wyposażony w 4-cylindrowy, górnozaworowy silnik benzynowy o pojemności 984 cm³ i mocy 34 KM, osiąga on szybkość maksymalną 128,5 km/godz. Stalowe samonośne nadwozie mieści wygodnie 4—5 osób dorosłych, przy czym w tylnej części pozostaje jeszcze sporo miejsca na bagaż.



Austin A-40

Opracował
Marek
Jackowiak
Bystrzyca Kłodzka

Opis budowy

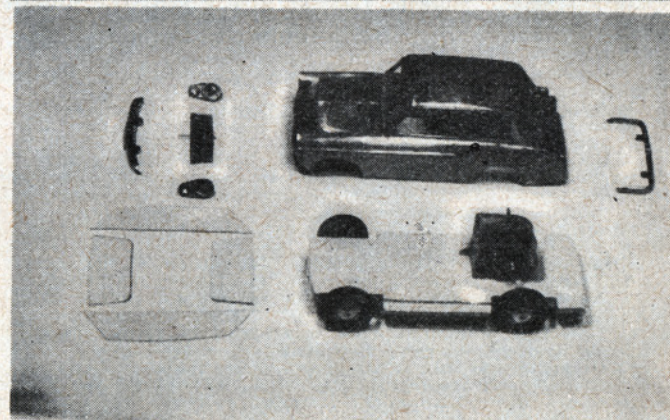
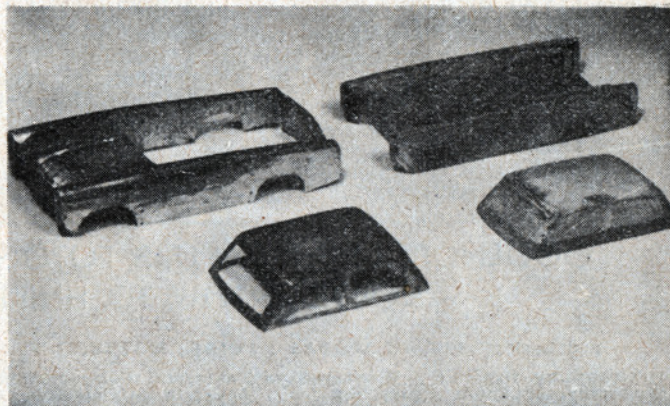
Plan modelu opracowany został w podziale 1 : 15 wraz z podaniem zasadniczych wymiarów samochodu celem ewentualnej zmiany podziałki. Model autora widoczny na foto nr. 1 wykonano w podziale 1 : 25 z blachy puszek od konserw. W przypadku wykonania modelu w podziale 1 : 15, należy stosować blachę grubszą, najlepiej z blachy do pieczenia ciasta.

Ponieważ na łamach „Modelarza” kilkakrotnie już była opisywana metoda budowy modeli z blachy i zainteresowanym niewątpliwie jest ona już dobrze znana, w obecnym odcinku zwrócimy uwagę przede wszystkim na kolejność wykonania poszczególnych prac. Pierwszą czynnością stanowi opracowanie na podstawie planu szablonów poszczególnych elementów nadwozia (rys. 1—7) oraz konstrukcji montażowych dla górnej i dolnej części nadwozia. Następną jest przerysowanie tych elementów na blachę, wycięcie i uformowanie na konstrukcji montażowej. Przygotowane w drugiej kolejności fragmenty modelu widzimy na fot. 2.

Posługując się konstrukcją montażową łączymy poszczególne elementy. W ten sposób otrzymujemy górną i dolną część nadwozia (fot. nr 3). Z kolei połączymy dolną i górną część nadwozia w jedną całość, lutujemy wokół dachu rynienki, progi zderzaków (10), uchwyty do szynki i podwozia.

Usuwanie resztki cyny, wyrównujemy nierówności, przygotowujemy nadwozie do lakierowania przez dokładne oczyszczenie i zagruntowanie szpachlą „Nitro” całej jego powierzchni. W międzyczasie wykonujemy zderzaki (8, 11)

(dokończenie na str. 27)



ciekawe konstrukcje

Samolot myśliwski Gloster GA 5 »JAVELIN«

Gloster „Javelin” był pierwszym samolotem dwusilnikowym o skrzydle „delta”. Wybudowano pięć prototypów. Pierwszy lot odbył się 26 listopada 1951 r. Produkcja seryjna rozpoczęła się 22 lipca 1954 r. i na uzbrojenie lotnictwa myśliwskiego RAF wszedł w roku 1956.

Wybudowano następujące wersje samolotu:

Javelin F(AW) Mk. 1

Pierwsza wersja seryjna z silnikiem Sapphire ASSa 6 o ciągu statycznym 3770 kG.

Javelin F(AW) Mk. 2

Rozwinięcie wersji Mk. 1. Produkcowany seryjnie od 1956 r.

Javelin T Mk. 3

Wersja treningowa. Kadłub wydłużono do 18,59 m.

Javelin F(AW) Mk. 4

Ulepszone rozwinięcie wersji Mk. 1. Wszedł do produkcji 27 lutego 1956 r.

Javelin F(AW) Mk. 5

Wersja ze zwiększoną pojemnością zbiorników paliwa w skrzydłach. Produkcję seryjną rozpoczęto 24 sierpnia 1956 r.

Javelin F(AW) Mk. 6

Wersja Mk. 5 ze zmienionym wyposażeniem. Wszedł do produkcji 15 stycznia 1957 r.

Javelin F(AW) Mk. 7

Wersja Mk. 4 z silnikiem Sapphire ASSa 7 o ciągu statycznym 4990 kG. Prototyp oblatano 27 kwietnia 1956 r., a produkcję seryjną rozpoczęto w listopadzie 1956 r.

Javelin F(AW) Mk. 8

Wersja Mk. 7 ze zmienionym wyposażeniem. Ciąg silnika został zwiększony

do 5580 kG. Uzbrojony w cztery pociski rakietowe Firestreak i dwa działka 30 mm.

OPIS KONSTRUKCJI

„Javelin” jest dwumiejscowym myśliwcem konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydła.

Samolot jest wolnonośnym śred-

siedzenia: pilota i operatora radarowego umieszczone są jedno za drugim w kabinie ciśnieniowej.

Usterzenie

Usterzenie poziome ma skos 42,8°, pionowe 47,6°. Rozpiętość usterzenia wynosi 5,18 m. Konstrukcja skorupowa.

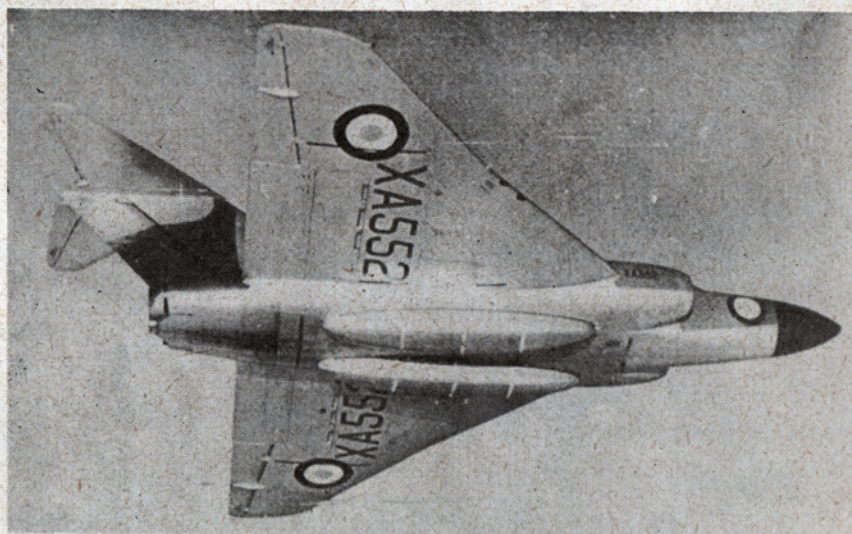
Podwozie

Koło przednie chowane jest w kadłub, koła główne zaś w skrzydła. Podwozie chowane przy pomocy instalacji hydraulicznej. Rozstaw osi 7,11 m.

Silnik odrzutowy Armstrong Siddeley Sapphire. Zbiorniki paliwa o pojemności 1136 litrów.

Uzbrojenie

Wersje Mk. 1 — Mk. 6 mają cztery działka 30 mm. Wersje Mk. 7 i Mk. 8 oprócz tego uzbrojone są w cztery pociski rakietowe Firestreak umieszczone po dwa pod



niopłatem o skrzydle „delta”. Profil skrzydła RAE 101. Skos skrzydła przy kadłubie 39,5° na końcu 33,8°. Konstrukcja skorupowa. W napędzie sterowania lotkami wprowadzono wzmacniacz hydrauliczny. Instalacja sterowania klapami jest hydrauliczna.

Kadłub konstrukcji skorupowej. Dwa

skrzydłami. Samolot może także zamiast tych pocisków zabierać 450 kG bomb lub zbiorniki paliwa o pojemności 455 litrów.

Wymiary

Rozpiętość	15,86 m.
Długość	17,18 m.
Wysokość	4,88 m.

J. K.

OGÓLNOPOLSKI KONKURS FOTOGRAFICZNY „HORYZONTÓW TECHNIKI”

pod hasłem „POLSKI APARAT I POLSKI MATERIAŁ FOTOGRAFICZNY”

organizowany wspólnie z Warszawskimi Zakładami Fotooptycznymi i Zakładami Fotochemicznymi „Foton”, przy pomocy i poparciu Ministerstwa Oświaty, Ministerstwa Kultury i Sztuki, Muzeum Techniki NOT i Polskiego Towarzystwa Fotograficznego.

WARUNKI KONKURSU

Warunki Konkursu zostały dokładnie omówione w kwietniowym i majowym numerze „Horyzontów Techniki”.

1. Zdjęcie musi być wykonane aparatem produkcji krajowej, na krajowej błonie i odbite na krajowym papierze.

2. Temat zdjęć dowolny.

3. Uczestników Konkursu dzieli się na następujące grupy:

Grupa I. Dzieci i młodzież do lat 14, fotografujący aparatami „Druh”. Format dowolny — nawet odbitki stykowe. Należy podać wiek autora, gdyż zdjęcia będą klasyfikowane i nagradzane w podgrupach zależnych od wieku.

Grupa II. Amatorzy, którzy nie byli nagradzani na konkursach otwartych. Format od 18 × 24 wzwyż.

Grupa III. Wszyscy fotografujący. Format od 30 × 40 wzwyż.

4. Termin zamknięcia Konkursu — 15 października 1960 r.

5. Na Konkurs dopuszczane będą zdjęcia dotychczas nie publikowane i nie wyróżniane na konkursach otwartych.

6. Uczestnik Konkursu może otrzymać tylko jedną nagrodę indywidualną, niezależnie od nagrody dla zespołu, o ile w nim uczestniczy.

7. Organizatorzy Konkursu proszą uczestników o zachowanie negatywów. Dotyczy to w szczególności fotografujących „Druhami”, którzy nadesłali odbitki stykowe.

8. Organizatorzy Konkursu zastrzegają sobie prawo publikacji i wykorzystania nadesłanych zdjęć:

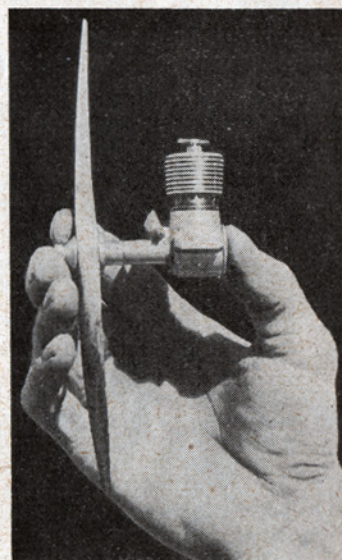


Foto: A. A. Mroczek

Od Redakcji

W artykułach i notatkach zamieszczonych w „Modelarzu”, „Skrzydlatej Polsce” i „Morzu” wymieniano niejednokrotnie nazwisko kol. Andrzeja Rachwała z Katowic. Podano je przy okazji różnych zawodów, nowych rekordów, a także przy omawianiu produkcji silniczków.

Pragnąc bliżej zapoznać Czytelników z działalnością kol. Rachwała, zwróciliśmy się do niego z prośbą o udzielenie nam odpowiedzi na kilka pytań, które na pewno zainteresują modelarzy.

Jakimi dziedzinami modelarstwa zajmuje się Pan i od jak dawna?

Modelarstwem zajmuję się od 1948 r. Do roku 1956 budowałem modele wolnołatające. Moje zainteresowania zmieniły się pod wpływem rzeczowych i przyjacielskich listów kol. Zdenka Husicki z Brna, z którym utrzymuję korespondencję. Toteż obecnie buduję modele prędkie — lotnicze i skutnicze, a ostatnio zaczęły interesować mnie również samochody.

Kiedy po raz pierwszy brał Pan



udział w zawodach i z jakim wynikiem?

Jeśli chodzi o zawody skutnicze to po raz pierwszy startowałem na Wojewódzkich Mistrzostwach w 1956 r. w kategorii modeli odrzutowych 0-500 oraz ślizgów pędzonych śmigłem. W obu kategoriach zajęłem wówczas pierwsze miejsce.

W kategorii modeli prędkich lotniczych startowałem po raz pierwszy w Mielcu 1957 r. kiedy to na silniku własnej konstrukcji wywalczyłem 6 miejsce.

Posiada Pan na swoim koncie pokazywany dorobek w postaci szeregu dobrych wyników, a ostatnio nawet i rekordu Polski.

Może więc zdradzi Pan naszym Czytelnikom, jakim wysiłkiem Pan doszedł do tych wyników?

Zawdzięczam to chyba konkurencji

— staram się bowiem naśladować najlepszych, dodając do tego oczywiście własne rozwiązania konstrukcyjne. Uważam że największą uczyć się na zawodach podczas samych startów. Pomaga mi też teoria zdobyta w szkole technicznej, do której uczęszczam.

A poza tym przygotowuję solidnie silnik, dobierając do niego najodpowiedniejsze śmigło lub śrubę napędową.

Wśród modelarzy rozniosła się sława silniczków modelarskich Pańskiej konstrukcji. Ciekawe, w jakich warunkach je Pan projektował i wykonywał, ile sztuk już zrobił i jakie są możliwości ich nabycia przez innych modelarzy?

Zawsze do sezonu staram się przygotować nowy silnik. Wykonuję je w trudnych warunkach, mam do dyspozycji tylko tokarkę własnej produkcji i elektryczną wiertarkę. Narzekam na brak takich materiałów jak: dural, kulkowe łożyska i świece żarowe. W związku z tym moje możliwości są raczej ograniczone. Wykonałem łącznie 13 silniczków mniej lub więcej udanych. Prace produkcyjne są także utrudnione ze względu na brak czasu, uczęszczam bowiem do IV klasy Technikum Hutniczego w Sosnowcu.

Jakie są zamierzenia Pana na najbliższą przyszłość, osobiste, sportowe i konstruktorskie?

Pragnąłbym pobić własny rekord w kategorii modeli lotniczych o poj. silnika 10 cm³, chcąc tym razem przekroczyć granicę 200 km/h.

Osiągnąć ślizgiem o pojemności silnika 10 cm³ — 100 km/h. I wreszcie reprezentować Polskę na zawodach za granicą.

Rozmawiał: J. M.

MODEL LOKOMOTYWY DIESEL ELEKTRYCZNEJ

Wykaz części do budowy modelu HO lokomotywy diesel-elektrycznej

(dokończenie ze str. 20)

toru łańcuchowego i hamulca — czarne. Cz. 97 — małe bębny do lin — wykonane podobnie jak i poprzednie — szare. Cz. 99 — lampy oświetleniowe, wykonujemy i malujemy podobnie, jak cz. 22. Cz. 100 — polery duże, cz. 101 — polery małe i cz. 102 — czarne. Cz. 103 — greting podstawa pod liny cumownicze — drewniana. Boki i spód jasnoszare, wierzch — w naturalnym kolorze drewna.

Cz. 104 — włazy — szare. Cz. 105 — kluczy kotwiczne na pokładzie — czarne. Cz. 106 — zakończenie przewodów rur — czarne. Cz. 107 — ściągacze do łańcuchów kotwicznych — czarne. Cz. 108, 109, 110, 111, 112 — białe. Cz. 113 — wsporniki — białe. Cz. 114 i cz. 115 — białe. Cz. 117 — szara. Cz. 118 — luk bunkrowy — szary. Cz. 120 — koło sterowe — szare, podstawa czarna. Cz. 123 — kabestany cumownicze — szare, bębny czarne. Cz. 125, 126, 127 i 128 — luki ładunkowe — wykonamy podobnie jak poprzednie, z tą jednak różnicą, że ich pokrywy są metalowe. Całość malujemy na kolor szary. Pod wspornikami biegnące wzdłuż przewody z rur dla wody, pary i powietrza — czarne. Wygląd luku pokazano na rysunku perspektywicznym na arkuszu 2. Kółka do pokryw luku malowane na kolor czarny. Cz. 129 — ster — z cienkiej deszczułki olchowej malujemy na kolor zielony, podobnie jak część podwodna kadłuba. Cz. 130 — śruby napędowe. Wykonamy je z metalu i nadamy im kolor mosiądzu. Cz. 131 — kotwice — metalowe pomalowane na kolor czarny. Należy pamiętać, że wszystkie części malujemy jeszcze przed składaniem.

Wanty wykonane z odpowiednich nici lub cienkich, skręconych drucików, malujemy na czarno. Liny ładunkowe — szare. Anteny z cienkich miedzianych drucików z białymi izolatorami.

T. PISKORZYŃSKI

Nr części	Nazwa części	Ilość szt.	Materiał uwagi	Wymiary materiału
1	Wózek silnikowy kompletny z wbudowanym silnikiem elektrycznym i zestawami kołowymi	1	Obydwa wózki nabyte gotowe. Wytwórca: Spółdzielnia Metalowców „Odbudowa” Orzysz, Rynek 17, pow. Pisz	
2	Wózek toczny kompletny z zestawami kołowymi	1		
3	Podłuznica ramy	2	Blacha stalowa miękka	Grub. 0,3—0,5 mm
4	Pomost	1	Stanowi jedną całość z obiciem podłuznicami	
5	Czołownica ramy przednia	1	Blacha stalowa miękka	„ „
6	Czołownica ramy tylna	1	„ „	„ „
7	Zderzak	4	Nabyte gotowe	„ „
8	Sprzęg	2	Wytwórca jak wyżej	
9	Stopień	1	Druk stalowy miękki	
10	Skrzynia akumulatorowa	1	Blacha stalowa miękka	Ø 0,6—1 mm
11	Zbiornik ropy napędowej	1	Pręt stalowy miękki	Grub. 0,3—0,5 mm
12	Ściana boczna pudła	2	Blacha stalowa miękka	Ø 7—8 mm
13	Ściana czołowa pudła	1	„ „	Grub. 0,3—0,5 mm
	Ściana boczna kab. maszynisty	2	„ „	„ „
14	Ściana czołowa kab. maszynisty	1	„ „	„ „
15	Ściana tylna kab. maszynisty	1	„ „	„ „
16	Drzwi kab. maszynisty	1	„ „	„ „
17	Uchwyty poziomy i pionowy	7	„ „	„ „
18	Obsada uchwyty poziomego	10	Druk stalowy twardy	Ø 0,5—0,6 mm
19	Żaluzja	11	Druk stalowy miękki	
20	Drzwiczki kontrolne pudła	12	Nabyte got. Wytw. j.w.	Łączna dług. pas-ka żaluz. 25 cm
21	Dach	1	Blacha stalowa miękka	Grub. 0,4—0,5 mm
22	Kłapy kontrolne dachu	6	„ „	Grub. 0,3—0,5 mm
23	Śruba wózka silnikowego	1	Nabyta wraz z wózkiem	Grub. 0,3—0,5 mm
			Nit miękki z wypukłym ibem	
25	Wyświetlnik kabiny	2		Ø 2—3 mm
26	Rama latarni	4	Druk stalowy miękki wzgl. miedziany	Ø 0,5—0,6 mm

„AUSTIN“ A-40

dokończenie ze str. 23

reflektory (9), kratę ozdobną chłodnicy, podwozie, koła, a także wycinamy i dopasowujemy szybki z „plexi“.

Przygotowany do lakierowania model widzimy na fot. nr 4. Kończącą czynność stanowi lakierowanie modelu. Wykonujemy to jak najstaranniej, ponieważ od jakości malowania i doboru kolorów lakieru zależy wygląd modelu. Po całkowitym wyschnięciu lakieru przytwierdzamy do nawozia uprzednio poniklowane reflektory i zderzaki, tablice rejestracyjne, szybki, montujemy podwozie itp.

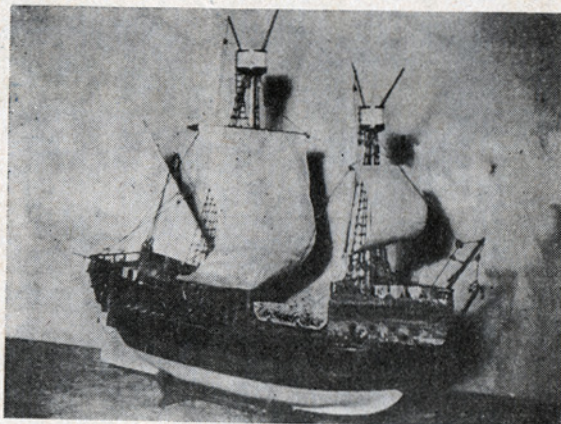
Jeśli chodzi o sposób przytwierdzenia tych elementów do nadwozia, to najlepsze do tego celu są śrubki z nakrętkami. Możemy jednak także stosować uchwyty z cienkiego drutu. Bardziej małe elementy należy przyklejać tylko klejem acetonowym.

Dokładnie wykonany model jest bardzo efektowny, co więcej, ze względu na bardziej pojemne pudło nadwozia, nawet w małym modelu jest wystarczająco wiele miejsca na zamontowanie takich urządzeń, jak: klakson światła, kierunkowskazy i system kierowania.

Plan w podziale 1 : 15 do nabycia w redakcji w cenie 5 zł.

Model z Gdańska

Model Koggi Hanzaatyckiej z XV w., wykonany przez Jerzego Litwina z Młodzieżowego Domu Kultury w Gdańsku Wrzeszczu.



„MODELARZ” POMAGA

Jan Havliczek, Praha 4 Plzeňská 2076/174 i Iri Kuba, Praha 12e, Luchmilska 16, CSR — pragną prowadzić korespondencję z modelarzami polskimi.

Wolfgang Greifenhagen, Annaberg — Buchholz i Scherbrank 22 DDR, pragnie prowadzić korespondencję z modelarzem okrętowym specjalizującym się w budowie modeli okrętów wojennych. Może korespondować w języku angielskim, rosyjskim lub niemieckim.

Gerd Killner — Nordhausen — Salza Fichtestrasse 29 DDR, będzie prowadził wymianę doświadczeń z modelarzami skutniczymi, którzy zajmują się budową modeli o napędzie elektrycznym.

Michał Vosatka — Praha 7 — Letna Kurovancani 18, CSR, nawiąże kontakt z polskim modelarzem skutniczym w celu wymiany czasopism i doświadczeń.

Jerzy Potakiewicz — Wąwelnia ul. Zamkowa 1 pow. puławski, woj. lubelskie — odsprzeda różne części modeli kolejowych w rozmiarze „O“, jak słupy trakcyjne, przęsła mostów, zderzaki sprężynowe, elektrowóz, wagony osobowe, towarowe itp.

Rostislav Valas — Uvoz 43, Brno 2, CSR — pragnie wymieniać czasopisma czeskie za „Małego Modelarza“.

Janusz Dunikowski — Kraków, Grzegorzka 14 m 10 — posiada do odstąpienia książki oraz czasopisma niemieckie z drugiej wojny światowej oraz roczniki „Skrzydła i Motor“ z lat 1946, 7, 8, 9 i 1950 r. „Skrzydlatej Polski“ z lat 1946, 7, 8, 9 i 1950 r.

Leszek Rutkowski — Kunów Miasto

ul. Piaski 104, pow. Opatów — odstąpi „Morze“ Nr 3, 4 i 5 z 1960 r. „Młody Technik“ Nr 1, 2, 3, 4 i 5 z 1960 r. „Horyzonty Techniki“, „Radioamator“, książki „Miniatury Morskie“ itp. Szczegółowy wykaz po przesłaniu listu.

Mirosław Capranuk — Krnsko c 34 okr. Mlado Bodeslav CSR, poszukuje kompletnego rocznika „Modelarza“ z 1959 r. dając w zamian inne czasopisma czeskosłowackie lub plany modelarskie.

H u M o R



Centralny Ośrodek Modelarstwa ma dysponować nowym basenem i jeszcze jedną sekcją.

Rys. M. Schier

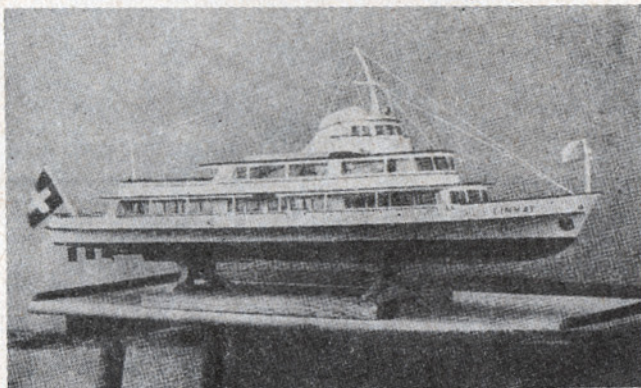
CZASOPISMO ZALECONE DO BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY
NR PO/3 — 308 57 Z DN. 25 MARCA 1957 R.

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14 Telefon 4-12-31 wewn. 28. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują Urzędy Pocztowe i listonosze, Instytucje i Zakłady Pracy, mające siedzibę w miejscowościach, w których znajdują się Oddziały, względnie Delegatury „Ruchu“ — zamawiają prenumeratę w tych jednostkach terenowych w skali krajowej, zgłaszają zamówienia do Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch“ — Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO 1-6-100020. Cena w prenumeracie: kwartalnie zł 7,50, półrocznie zł 15,00, rocznie zł 30,00. Termin zgłaszania przedpłat do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty Zlecenia na wysyłkę wydawnictw polskich za granicę przyjmuje Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch“ — Warszawa, ul. Wilcza 48. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 8080 z dnia 7.VII.60 r. Nakład 19 650 egz. C-23.

WYDAJE ZG LPŻ

Redaguje zespół w składzie
Roman Michalik — Przewodniczący
Kolegium, Stefan Smolis — Sekretarz
Redakcji, Jan Marczak — Red. Działu
Szkutniczego, Władysław Niestoj —
Red. Działu Lotniczego, Zygmunt
Szcześniak — Red. Działu Kołowego.
PRZEDRUK DOZWOLONY Z
PODANIEM ŹRÓDŁA.

Ciekawostki modelarza



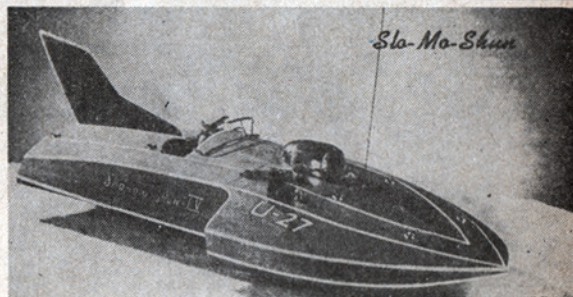
SZWAJCARSKI STATEK MOTOROWY

W tym roku wszedł do eksploatacji na Jeziorze Zuryskim duży, supernowoczesny statek pasażerski, którego model przedstawia nasze zdjęcie. Jednostka ta, nosząca nazwę „Limnat”, ma 51 m długości, 8.20 m szerokości i może zabrać do 1000 pasażerów.

NOWY REKORD



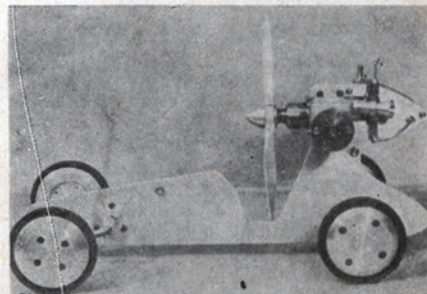
Można bić rekordy także i w taki sposób, jak pokazano na zdjęciu. Tego rodzaju ilustracji znajduje się wiele w każdym numerze miesięcznika „Model Railroader”, z którego pochodzi również i to zdjęcie, wykonane w pobliżu Griffith Park w Los Angeles.



WYNIK CIERPLIWEJ PRACY

Kadłub z balsy, sklejk, lekkich metali i tworzywa sztucznego. Za kierownicą miniatura kierowcy. Wewnątrz odbiornik aparatu do zdalnego sterowania. Silnik 5 cm³ i prędkość ca 60 km/h z uwzględnieniem manewrów. Wszystko to jest dziełem Normana Vanderschela z USA. A że ślizg ten sprawnie wykonuje manewry w pełnym biegu, można było przekonać się o tym na podstawie innych zdjęć, których niestety nie udało się nam reprodukcować w „Modelarzu” ze względu na małą ich ostrość.

CIEKAWY MODEL SAMOCHODU



Widoczny na zdjęciu model samochodu wyścigowego jest bardzo oryginalną konstrukcją, którą wykonał czechosłowacki modelarz Boudnikov. Jego prosta budowa zasługuje na specjalne zainteresowanie naszych przyszłych wyczynowców samochodowych, gdyż może służyć do treningów przed startem na „rasowych” modelach wyczynowych. A oto jego dane techniczne:

Karoseria (jeżeli można ją tak nazwać) wykonana jest z 3 mm blachy duralowej. Rozstaw kół przednich i tylnych 150 mm. Zbiornik paliwa z blachy mosiężnej o pojemności 30 cm³. Smigło do modeli latających. Silnik 5 cm³ „Valtavan”. Prędkość maksymalna 121 km/h.

„JAK 12-R” O NAPĘDZIE GUMOWYM

Czechosłowacki modelarz O. Saffek zbudował model redukcyjno-latający samolotu radzieckiego „Jak 12-R” w podziale 1:15. Model ten ku uciesze młodych modelarzy zaopatrzony został w silnik gumowy. Polscy modelarze mogą również budować podobne modele, gdyż plany zamieszczone są w numerze 5/60 „Letecky Modelar” który jest do nabycia w naszej redakcji w cenie 6 zł. za egz.

